

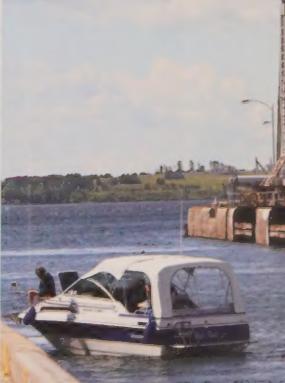
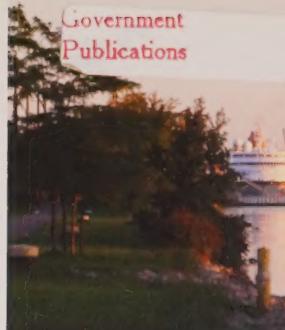
3 1761 11649147 3

CA1  
TA56  
- A56

Government  
Publications

2006/2007 ANNUAL REPORT

# [sustainability]



The St. Lawrence  
Seaway Management  
Corporation

#### **HWY H<sub>2</sub>O Port Partners**

Locks



## [2006 traffic results]

## Montreal/Lake Ontario Section

■ 2002/2003 ■ 2003/2004 ■ 2004/2005 ■ 2005/2006

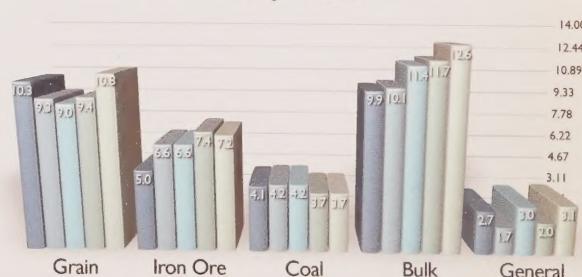
Total cargo in millions of tons

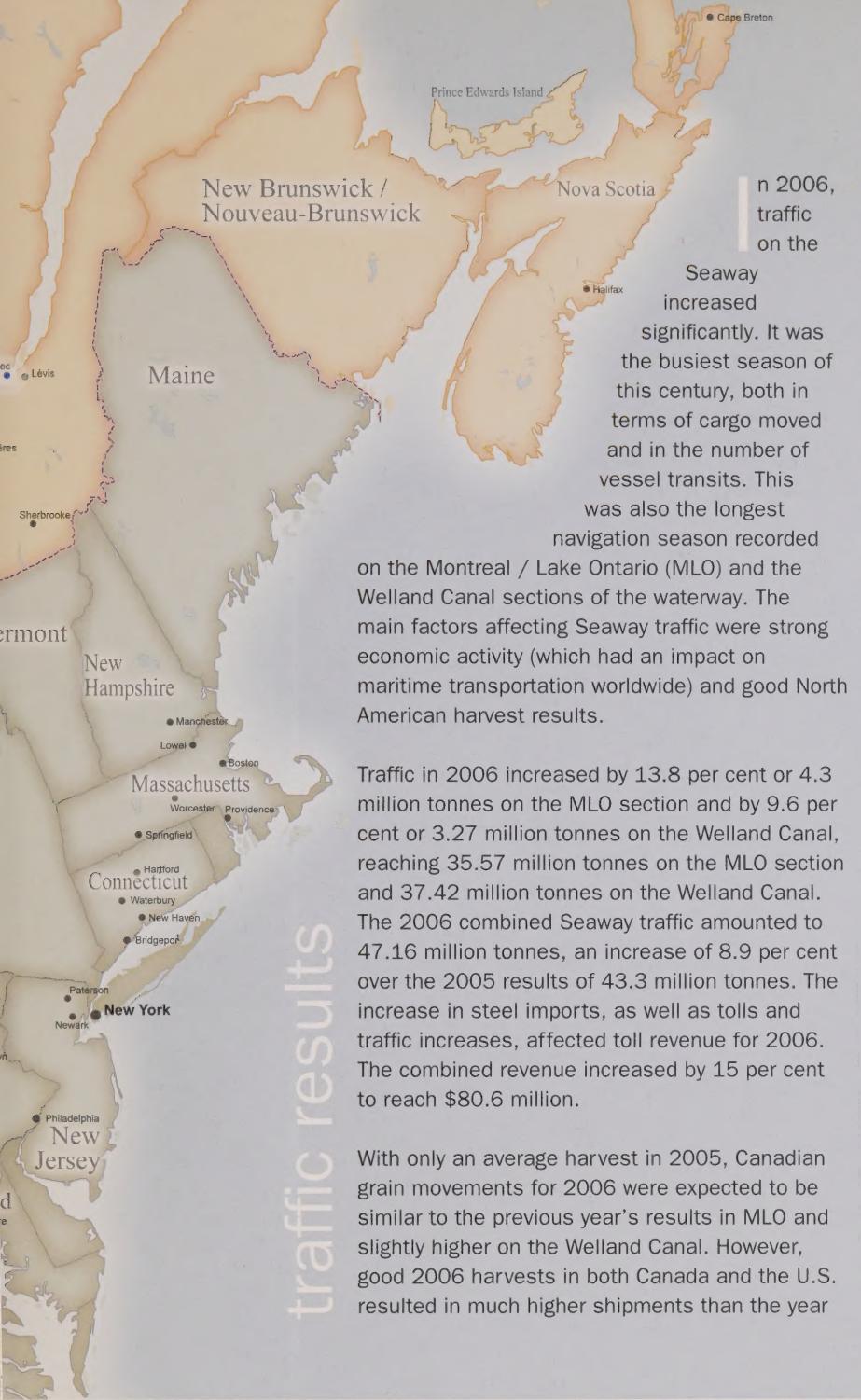


Welland Canal Section

Winnipeg Caribou Section

Total cargo in millions of tons





Traffic in 2006 increased by 13.8 per cent or 4.3 million tonnes on the MLO section and by 9.6 per cent or 3.27 million tonnes on the Welland Canal, reaching 35.57 million tonnes on the MLO section and 37.42 million tonnes on the Welland Canal. The 2006 combined Seaway traffic amounted to 47.16 million tonnes, an increase of 8.9 per cent over the 2005 results of 43.3 million tonnes. The increase in steel imports, as well as tolls and traffic increases, affected toll revenue for 2006. The combined revenue increased by 15 per cent to reach \$80.6 million.

With only an average harvest in 2005, Canadian grain movements for 2006 were expected to be similar to the previous year's results in MLO and slightly higher on the Welland Canal. However, good 2006 harvests in both Canada and the U.S. resulted in much higher shipments than the year

before, with increases of 26.3 per cent or 1.49 million tonnes on the MLO section and 20.4 per cent or 1.08 million tonnes on the Welland Canal.

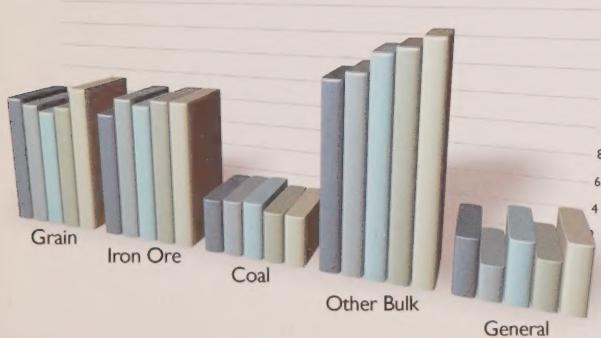
There was an average harvest in the U.S. last year and poor conditions in many parts of the country resulted in some crop deterioration this year. Even so, U.S. grain traffic in 2006 was excellent, with an increase of 8.5 per cent or 328,000 tonnes in MLO and 6.8 per cent or 278,000 tonnes on the Welland Canal.

Iron ore shipments in 2006 increased by 6.6 per cent or 596,000 tonnes in MLO and decreased by 2.7 per cent or 200,000 tonnes on the Welland Canal. Factors contributing to these results were the higher demand for steel products, rising iron ore prices and lower inventory levels.

Coal shipments were expected to decrease in 2006 on both the MLO section and the Welland Canal, but results were slightly better than anticipated. Shipments decreased by 5.9 per cent or 43,000 tonnes in MLO, but increased by 0.6 per cent or 21,000 tonnes on the Welland Canal. Movements to the Belledune facility continued on the MLO section and demand for steel sustained traffic levels to Hamilton.

Other bulk commodities increased on both the MLO and the Welland Canal sections. Because of greater demand in the steel and construction industries, 2006 movements increased by 7.2 per cent or 632,000 tonnes in MLO and by 7.7 per cent or 901,000 tonnes on the Welland Canal. Many other bulk commodities registered increases including coke, petroleum, while some bulk commodities registered a decrease, including cement and stone.

5 Year Review/Combined Traffic/Commodity  
2002/2003 2003/2004 2004/2005 2005/2006 2006/2007  
Total cargo in millions of tons



# [The St. Lawrence Seaway Management Corporation]

The St. Lawrence Seaway Management Corporation (SLSMC), the successor to the St. Lawrence Seaway Authority, was established in 1998 as a not-for-profit corporation by Seaway users and other interested parties. In accordance with provisions of the Canada Marine Act, the SLSMC manages and operates the assets of the St. Lawrence Seaway for the federal government under a long-term agreement with Transport Canada.

**►Our Mission:** We pass ships through a safe and reliable waterway system in a cost-effective, efficient and environmentally responsible manner for the benefit of all our stakeholders today and in the future.

**►Our Vision:** The SLSMC and its partners: the transportation system of choice.

- Based on its ship transit services, the Corporation has grown its business by diversifying into related marine services and by leveraging other business opportunities.
- Highly skilled people, supported by state-of-the-art technology enabling a seamless navigation system, provide outstanding customer service.
- Within an efficient, responsive organization, our versatile and motivated employees are empowered to succeed in an environment of continuous improvement and development.

**►Our Values:** Respect, Openness, Integrity and Innovation

The Seaway is an essential part of the North American transportation infrastructure and a lifeline to business with the rest of the world. It moves raw materials and finished cargoes from a vast network of inland ports to worldwide markets in an environmentally and socially responsible manner.

The St. Lawrence Seaway serves cargo vessels, cruise ships and a multitude of other vessels through a series of locks and channels connecting Montreal to Lake Erie and providing access to 3,700 km of navigable waters. SLSMC has:

1. A dedicated professional workforce that prides itself on providing excellent customer service;
2. A reliable operation consistently above 99 per cent availability;
3. Joint Canadian and U.S. government inspections at entry, eliminating duplication;
4. The ability to handle large vessels measuring up to 225.5 metres in overall length, 23.8 metres in beam and 8.08 metres in draft;
5. ISO 9001:2000 certification for ship inspections, traffic control and lock operation services;
6. High quality traffic management, using automatic vessel identification and real-time tracking;
7. An excellent safety record; and
8. A bi-national website, the most comprehensive single source of Seaway/ Great Lakes information, with real-time navigation data, and links to government and commercial marine transportation sites.

Your comments are always appreciated and can be forwarded to:

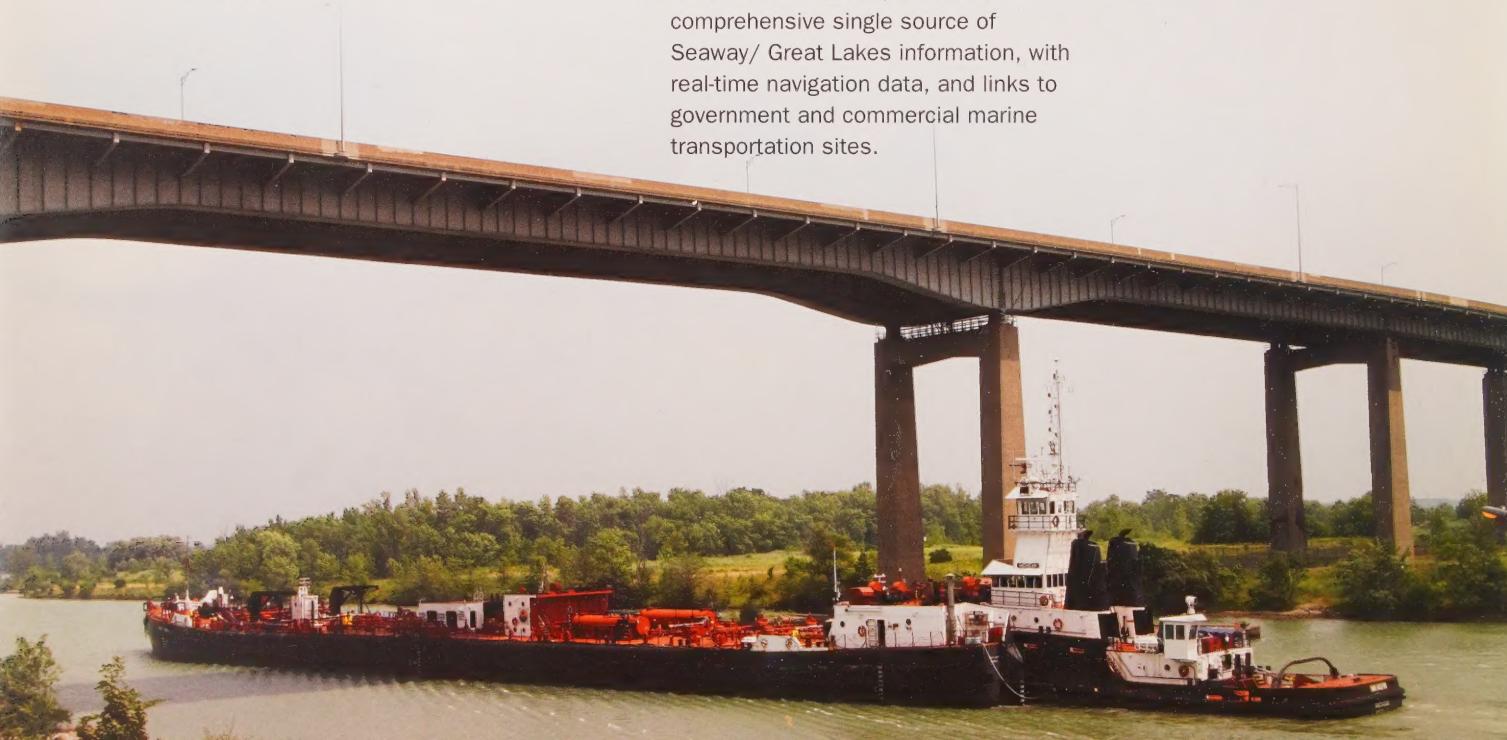
**Head Office**  
202 Pitt Street  
Cornwall, Ontario  
K6J 3P7  
(613) 932-5170

**Région Maisonneuve**  
151, rue de l'Écluse  
St. Lambert, Québec  
J4R 2V6  
(450) 672-4110

**Niagara Region**  
508 Glendale Avenue  
St. Catharines, Ontario  
L2R 6V8  
(905) 688-6462

**Marketing@seaway.ca**  
[www.greatlakes-seaway.com](http://www.greatlakes-seaway.com)  
[www.hwyh2o.com](http://www.hwyh2o.com)

feedback



## [preparing for a sustainable future today]

**The major challenge today for the SLSMC is being ready for the future. To achieve a sustainable future, we must continue to work with our stakeholders and our employees to improve our services and raise general awareness of the benefits of marine transportation.**

**The SLSMC is preparing for that challenge and has focused on five key elements over the last year.**



### Growing the business

**Preparing for a sustainable future today** means striving to attract new cargoes and customers, while working to retain our current cargo base. It is about staying not only competitive, but also offering a green alternative to other modes of transportation. The SLSMC, under the banner of its Hwy H<sub>2</sub>O initiatives, has established an international presence by forming key alliances over the last several years.

### Innovation to improve service across the system

**Preparing for a sustainable future today** means maximizing the potential of the current system. The Seaway is testing new technologies to improve system efficiency, as well as the safety and security of its employees. Some of these technologies include:

- The conversion of the operating equipment on the Welland Canal from mechanical to hydraulics;
- Testing a new self-spotting device that uses laser technology to position the ship in the lock at the Côte-Ste-Catherine Lock;
- Installing a new mooring device at Lock 8 over the winter months that will secure the vessels in the lock chamber without the use of cable, thereby reducing the risk to our employees; and
- Working with the industry to produce new electronic navigation charts that permitted trial runs at a new deeper draft of 8.15 metres for vessels equipped with this technology.

### Setting the stage for employees to succeed

**Preparing for a sustainable future today** means having a diversified workforce that is qualified and available for customer service, and can also deal with maintenance tasks. The blending of operational and maintenance skills will create a more versatile workforce. The SLSMC has developed a new training program for current employees who wish to become Canal Service Technicians, as well as all new operations employees. The establishment of a highly technical workforce on the locks will ensure a faster response time for the users of the system.

### Hwy H<sub>2</sub>O initiatives

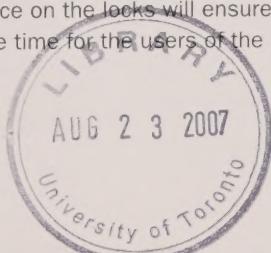
**Preparing for a sustainable future** means expanding our Hwy H<sub>2</sub>O membership and being active worldwide. The SLSMC has organized or participated in numerous international events in order to sustain our future, including:

- A trade mission to China, where our delegation met with port authorities, carriers and shippers/logistics providers to discuss the opportunities the Great Lakes/St. Lawrence Seaway offer as an alternative route into North America;
- Two workshops in Calgary that targeted project cargo destined for Western Canada's oil and gas industry;
- A marketing alliance between Hwy H<sub>2</sub>O and the Seaports of Niedersachsen, a group of German ports. This agreement establishes an important partnership to promote increased trade between Northern Europe and the Great Lakes St. Lawrence Seaway System;
- Our second annual Hwy H<sub>2</sub>O Conference took place in the fall of 2006. The topics discussed included port infrastructure, the role of the inland terminal, vessel design and financing, as well as the strengths of the marine mode; and
- Attendance at a number of transportation exhibitions and conferences with the Hwy H<sub>2</sub>O exhibit booth along with Hwy H<sub>2</sub>O Port Partners to promote the overall system to potential customers.

### Corporate Social Responsibility

**Preparing for a sustainable future today** means focusing our internal and external efforts on aligning the three elements of sustainability: ecology, economy and equity. Achievements in 2006 included:

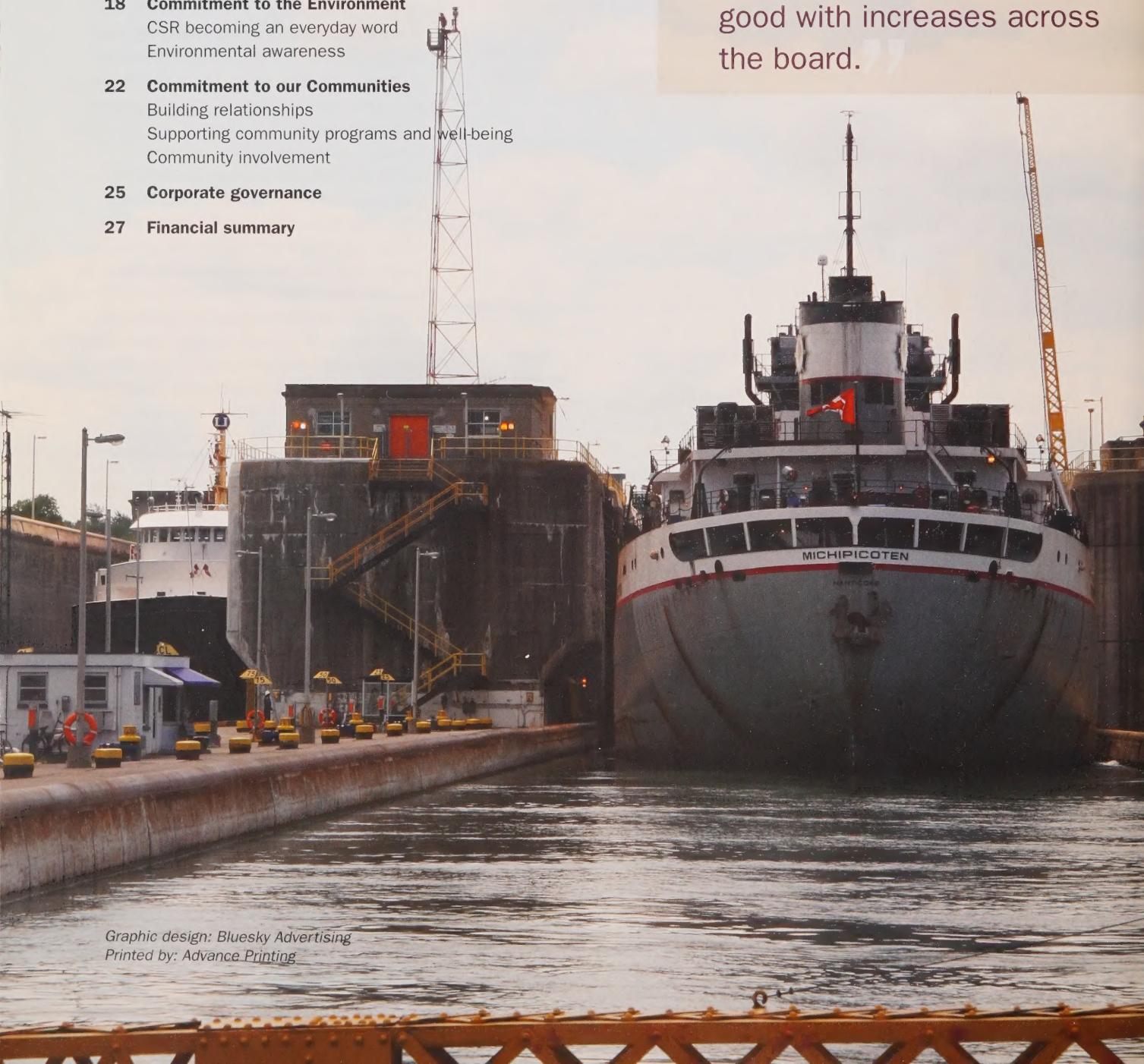
- Updating our mission statement and Corporate Social Responsibility (CSR) charter to create a CSR policy that provides direction and guidance;
- Conducting a CSR risk assessment study to help our CSR committee to prepare an action plan;
- Evaluating the greenhouse gas footprint of our power generation facility. We will help reduce greenhouse gas emissions by more than 93,000 tonnes of carbon dioxide over the next 10 years; and
- Establishing an energy and Greenhouse Gas emission inventory.



# [table of contents]

- 3 President's Message**
- 6 Commitment to our Customers**
  - Optimizing the system
  - Safety and security on the waterway
  - Growing the business
- 14 Commitment to our Employees**
  - Career development and training
  - Safe and healthy workplace
  - Open communication
- 18 Commitment to the Environment**
  - CSR becoming an everyday word
  - Environmental awareness
- 22 Commitment to our Communities**
  - Building relationships
  - Supporting community programs and well-being
  - Community involvement
- 25 Corporate governance**
- 27 Financial summary**

It was a successful year for the Corporation, for the Seaway system and for those who benefit from marine-related transportation activities. Traffic levels were good with increases across the board.



## [president's message]



This annual report completes another key step in the integration of Corporate Social Responsibility into the business of the Corporation. As outlined last year, we are moving towards full reporting of the economic, environmental and social aspects of our operations to provide an overall picture of corporate sustainability. Throughout this report, you will read about the impact of our activities on a wide range of stakeholders. You will also see the significant progress that the Corporation has made on all fronts as we strive to be world class.

Reporting happens after the planning and execution of activities, and there was no shortage of activities to report on in 2006–2007.

It was a successful year for the Corporation, for the Seaway system and for those who benefit from marine-related transportation activities. Traffic levels were good with increases across the board. System performance was exceptional, with minimal delays, and we set records by opening the system earlier than ever and staying open longer as well.

We were also working towards our vision. Sustainability comes from being there in the future to provide the services essential to our direct and indirect customers, as they develop economic activity in and around our communities. It goes beyond that to the value we bring to those communities and to society at large,

by providing a way to move freight with as small an environmental footprint as possible.

In our context, being there in the future means maintaining and rehabilitating an asset, the youngest part of which is approaching its fiftieth year, with the older part, the Welland Canal, in its seventy-fifth year! Over the last decade, we have implemented infrastructure management systems, which ensure we are doing just that. They ensure inspections, assessments and condition monitoring, providing the base data to determine rehabilitation requirements and define priorities, enabling us to keep ahead of critical failures, and maintain high system reliability.

With a reliable infrastructure and dependable equipment operation as a cornerstone, we are very aware that future improvements come from the people who work for the Corporation and the leverage we obtain by applying technology - these are the key factors essential to our operational success, both today and in the future.

Internal to the organization, we have made a major effort to define the 'jobs of the future' and then start to determine ways to meet these requirements. We, like many organizations, have a significant challenge as a result of our demographics and have taken a very proactive approach to this challenge; turning it into an opportunity as we see technology providing a very real possibility to re-engineering our core process.

During 2006, we integrated this into our road map for the future. By blending the best of available and future technology with our commitment to improved customer service, we outlined the steps we need to go through to remove the manual tasks from the work as we develop and hire a workforce with increasing technical skill levels.

Our hydraulic conversion projects set the stage for this by removing much of the labour intensive maintenance and upkeep of old-fashioned heavy mechanical equipment. This particular initiative has already started to pay dividends in ease of operation and reduced maintenance requirements. Our application of technology to the core process of locking vessels, with self spotting and hands-free mooring of vessels, will now remove the need for the manual exertion associated with the current process and eliminate the safety concerns inherent in this work.

This year has also reinforced the rationale behind Hwy H<sub>2</sub>O, in that it is the benefits that come from the overall increase in the use of the Great Lakes Seaway System that are important and that joint promotion and marketing bring significant results. Our contribution to this comes from the leadership we provide and from the direct impact we have in making it more attractive to ship via the Seaway. An excellent example of this came in the form of the 530,000 tonnes of new cargo attracted to the system, in part by our toll incentives.

Overall traffic in 2006 was significantly better than the last number of years, with 47.2 million tonnes of cargo transported, an increase of almost four million tonnes over 2005. This improvement was across the board in bulk, break-bulk and general cargo.

It may well be a cliché that 'it's a small world', but it is true and getting truer all the time in the world of transportation. With consolidation on a global scale in resource companies and major freight movers, it is essential for us to be proactive in promoting our abilities to be part of the solution. In 2006, we led a trade mission to China to forge relationships with the manufacturing centre of the world and reinforced our commitment to Europe by

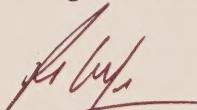
strengthening our presence and impact in this important market.

During 2006 we saw a change in leadership at our partner organization, the SLSDC with a new administrator being appointed. This provides an opportunity to realign and reinforce the bi-national nature of our system and work towards increased usage and the benefits that will then flow to both our countries. In this context we have seen advances on the Great Lakes / Seaway study being carried out on a bi-national basis and expect this to lead to funding and other decisions in the months ahead. This will be of particular importance as the discussions regarding gateways and trade corridors advance.

We also became far more involved in the communities we serve, both in supporting those with whom we share our waterway and addressing concerns of those we impact while serving our customers. We have been far more active on the environmental front, with the First Nations, in generating green power and in reducing our overall environmental footprint.

As we look to the future, our activities in 2006/07 have shown us the value of blending the best of the old with the new. Our task is to preserve what we have developed over the almost fifty years of Seaway operation as we strive to ensure relevance and enhanced contribution in today's world: to balance 'new skills with gained experience'; to integrate 'new technology with a solidly engineered infrastructure'; and to do so in today's world of fast paced responses, while respecting the need for well researched fact based decision-making.

I hope you enjoy reading about our corporation in this annual report. As we regard the future, our employees, management and Board, stand ready, able and more than willing to meet the challenges that it will bring.



Richard Corfe



# [commitment to our customers]

The SLSMC recognizes that our customers depend on our safe and reliable system as a cost-effective way to transport their goods. As we look towards a sustainable future, in which the St. Lawrence Seaway will play a key role in the North American transportation network, we must ready ourselves for the challenges ahead. We will do this by optimizing our current system and introducing new technologies that will change our traditional work methods. The focus is on enhancing the Seaway's strong reliability and productivity, and making Hwy H<sub>2</sub>O more competitive for current and future cargoes.

## Optimizing the System

### System reliability and availability

**H**aving a reliable and dependable system is key to a sustainable future. This can happen only if we have rigorous maintenance schedules and investigate any breakdowns carefully. We pride ourselves on the excellence of our personnel. Their high standards in maintaining our structures make it possible to provide a consistent and safe vessel transit, with minimal delays.

During the season, we saw a decrease in the overall maintenance delay hours, thereby increasing the uptime. The system was available 99.63 per cent of the time, exceeding the target level of 99 per cent, and achieving the highest level in the last three years.

**Seaway Delays per Transit, per Section**

■ Target ■ Maisonneuve ■ Niagara  
(target less than 30 minutes per transit)



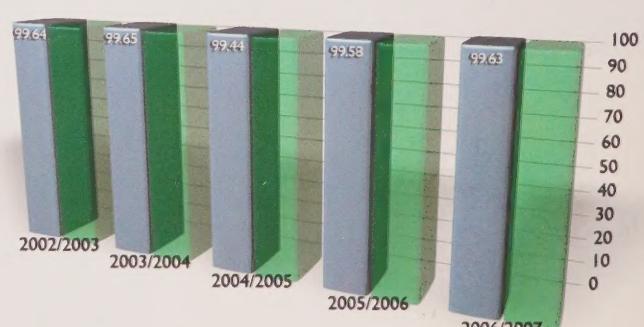
### System reliability

■ Actual ■ Target 99.75%



### System Availability

■ Actual ■ Target 99%



“ The focus is on enhancing the Seaway’s strong reliability and productivity, and making Hwy H<sub>2</sub>O more competitive for current and future cargoes.



## Optimizing draft and deep draft testing

During the 2006 season, 27% of inland vessels and 11% of ocean vessels took advantage of drafts greater than 8.0 metres in the upbound direction of the MLO section. For downbound traffic, 17 per cent and 19 per cent of inland and ocean transits, respectively, were at drafts greater than eight metres. Upbound on the Welland canal, it was 10% in both inland and ocean vessels. In the downbound direction, the numbers were higher at 21% and 27% for inland and ocean vessels respectively. By July of the 2006 navigation season, the Seaway announced that, given favourable water levels, the maximum permissible draft was now increased to 8.08 meters for all vessels. This maximum draft was maintained to the end of the navigation season. By pushing the limits of our system this way, our customers can make substantial savings by transporting more goods for the same cost. This also continues to underscore that the marine mode of transportation is an environmentally sustainable mode of transportation by limiting the amount of greenhouse gas emissions per tonne of freight moved.

Also in 2006, the Seaway supported customer initiatives and discussed the conditions and requirements necessary for a further increase in draft, with industry presenting its 3-D navigation model. Following strict testing parameters, we conducted four tests in the South Shore Canal, Lac St. Louis, to the upper Beauharnois Lock with vessels at a draft of 8.15 metres. The results of tests under controlled conditions were encouraging. The Seaway has prepared an action plan to pursue this initiative, under the same conditions, in the 2007 navigation season.



## New Operations centre

After a busy construction winter, the 2007 season opened with a new addition in the Maisonneuve Region. The region now has a new, technology oriented, Operations centre built with the space for development and growth opportunities for tomorrow's needs. More square footage means more room to take advantage of new technologies that we plan to introduce in the future. The traffic controller consoles have become new workstations and now share a 5 by 28-foot screen which projects Seaway traffic as well as numerous surveillance cameras. With the future in mind, 3 additional workstations were added. One is presently used for the remote operation of a bridge and the two others were prepared for remote bridge and/or remote lock operations. These also share another projected view screen of the canal and video camera images.





## New self-mooring system

The SLSMC is continuing its efforts to implement tomorrow's technology today and is working hand in hand with employees and a specialized external team to carry out the greatest innovation in vessel-mooring technology at the Seaway since its inception in 1959. A prototype of a hands free mooring system was installed at Lock 8 in the Niagara region this winter. It comprises a large vacuum pad that secures the ship, rather than traditional wire or cables. This is proven technology that has been adapted for use in our locks. Once fully automated, the system could reduce mooring time considerably, as well as provide a safer working environment for the lock personnel and vessel crews.

**The new vacuum mooring system we have installed has the potential to revolutionize how easily and quickly a ship can be secured and released in a lock.**

*Michel Drolet, Vice-President  
Niagara Region*



The prototype unit will be in operation soon after the start of the 2007 navigation season and, should the pilot phase move ahead as planned, we anticipate introducing hands-free mooring across our system.

## Self-spotting technology

In 2005, a prototype of the vessel self-spotting system was developed and tested at our Côte-Ste-Catherine facility. This year, the vessel self-spotting system was developed further with the trial of an improved version of the laser scanner. The system will be completed next year and the first two production versions will be installed, one in each region.

The self-spotting system will reduce the lockage time for the customers by having all lock personnel available for mooring operations sooner in the process. Ultimately, in conjunction with the self-mooring system, it also sets the stage for potential automation of the lockage process in the not so distant future.

## Saint-Louis-de-Gonzague Bridge remoting

Since 1999, the Seaway has been implementing remote bridge operation to improve the safety and efficiency of the canal. After the successful completion of the bridges in the Niagara Region, we began work on the Maisonneuve Region. The most challenging aspect of remote control of the Saint-Louis-de-Gonzague bridge was the distances between traffic control and the area of the Saint-Louis-de Gonzague Bridge over 80 km away. This 920-metre bridge is made up of 32 sections with a lift section in the middle to allow ships to pass through. Traffic controllers have eight cameras, including one that uses a new heat-sensing technology to see ships or pleasure crafts in fog or bad weather. Plans are underway for remote operation of another bridge in the same area of the Beauharnois Canal.

## Walk-through procedure in Iroquois

Optimizing our system takes on different forms. During the 2006 navigation season, over 280 lockages were processed at Iroquois Lock, using the walk-through procedure which is possible at the Iroquois lock in the Maisonneuve region because there is a very low water differential between the two ends of the lock. A "Walk through" means that ships are not tied-up during lockages, but enter the lock slowly while the lock gate is opened at the opposite end. Information was collected for each lockage and used to refine the procedures and identify situations needing further attention, particularly when the water-level differential between the upper and lower ends is greater than 18 to 20 centimetres. Operating procedures will be amended to deal with this. Further testing will be required in the 2007 navigation season, as conditions warrant, validating the practicality of the proposed new procedures.

## Safety and Security on the Waterway

Very few accidents occur on the Seaway. In the last year, there were 2.8 ship accidents per 1,000 transits, confirming that shipping on the Seaway remains a very safe means of transport. The 17 accidents registered ranged from groundings to contacting structures. None resulted in spills or other issues of environmental concern.

**Vessel Accident Rate**  
(Accidents per 1000 transits)



## Accident at Saint-Louis-de-Gonzague Bridge

On June 13, 2006, an upbound vessel veered off course and struck the Saint-Louis-de-Gonzague Bridge near Valleyfield, Québec. A malfunction in the vessel's steering system, resulting in loss of rudder control, is thought to have been the cause. No one was hurt during the incident and the vessel was able to continue on its way after a series of inspections. However, three of the bridge's fixed spans suffered structural damage.

The Seaway took charge of the repairs on behalf of Hydro Québec and Transport Canada, who own the bridge. Automobile traffic over the bridge resumed in early-December after it had been repaired. This bridge is part of a major road across the Beauharnois Canal and is used daily by local people and merchants. To lessen the impact over the summer months, the Seaway helped finance a "culture bus," to transport local residents from both sides of the canal to various community events in the municipality via an alternate route.



## Gate removal at Lock 3 in Beauharnois

On June 13 and 14, with the help of the VM/S Hercules, Gate 4 at Lock 3 (Beauharnois) was removed from its recess.

Removing, transporting and laying down a lock gate of this size (40 feet wide by 82 feet long and weighing around 280 imperial tons) will always be a delicate operation which requires lots of planning and precision and must be executed without error for it to be a success.

This was done without incident and with minimal impact to navigation.

It became necessary to remove the gate to carry out repairs when personnel realized during an inspection that steel blocs (called contact blocs) on each side of the gate, had become detached.

The Maisonneuve staff used this opportunity to carry out a practice drill with the VM/S Hercules. The last time a gate was removed in Maisonneuve region dates back to 1989 in South Shore and to 1983 in Beauharnois.

## Emergency preparedness exercises and drills

Preparing to meet the unexpected is the best way to be ready for an emergency. In 2006, the St. Lawrence Seaway conducted a series of simulated emergencies.

- In August, a bomb-threat drill, involving Seaway personnel only, was held at Lock 4 on the Welland Canal. The objective was to validate and evaluate our ability to follow existing protocols.
- In September, a full-scale security exercise was held involving local fire, police and ambulance, as well as personnel from Transport Canada and a shipping company. This complex exercise put our emergency plan and our emergency operations centre through its paces and further strengthened our ability to coordinate a timely and effective response with other agencies.
- In late October, a desktop exercise simulated an oil spill in the Port Colborne harbour and provided the opportunity to improve understanding of the lead agency responsibilities in such a crisis.

These simulated emergencies ensure that the Seaway uncovers and corrects potential weaknesses in its emergency plans before a real disaster. These drills were conducted in the Niagara Region. Similar exercises took place at Maisonneuve. They included a simulated bomb threat and terrorist attack in Beauharnois, in which local authorities participated, and a raised security level alert (MARSEC) in all of the canal structures.

## Pandemic response plan

Emergencies come in many forms. It is possible that, in the case of a pandemic, only half our staff would be available for work. Therefore, the Seaway prepared a response plan this year, so that operations would not be interrupted in the event of a pandemic.



## Growing the Business

### Busiest season of the century

The results are in; 2006 was the busiest season we have since the advent of the 21st century, both in terms of cargo moved and the number of vessel transits. We also recorded the longest season on record on both sections of the waterway (285 days in Niagara and 283 days in Maisonneuve.) Revenue increased in accordance with the increased traffic and season length.

#### Vessel transits in the 2006 season



### Toll incentive program for new cargo

The new cargo toll incentive program introduced in 2005 continued and was expanded this year to include new traffic movements on the MLO section. The incentive program continued to increase in new cargoes of more than 125 per cent for a total of 539,963 tonnes of new cargo in 2006.

The incentive program continued to increase in new cargoes of more than 125 per cent for a total of 539,963 tonnes of new cargo that transited the system in 2006. It also generated additional revenue of \$1.26 million. Aluminium, sugar, toluene, fluorspar, windmill parts, b-scrap, cocoa beans, synthetic gypsum and sulphuric acid were the main commodities benefiting from the program.

### Trade mission to China

If we are to be sustainable, we must ensure that new cargoes transit our System. It is for this reason that, during the week of April 21 to 29, 2006, the SLSMC and the St. Lawrence Seaway Development Corporation (SLSDC) led a 20-member delegation of trade and maritime representatives from the Great Lakes St. Lawrence Seaway System to Beijing, Shanghai, Hong Kong and Shenzhen, China. The aim was to raise awareness of the Great Lakes St. Lawrence Seaway System; to educate ship owners, operators, builders and financiers about the benefits of using the system; and to persuade these maritime industry professionals to take advantage of business opportunities available throughout the Great Lakes Seaway System. Throughout the week, the delegation briefed senior Chinese maritime executives about our outstanding record of safety, efficiency and reliability, our most recent operational and technical enhancements, new cargo incentives, and the Highway H2O marketing campaign.

While in China, the SLSMC signed a Friendship Agreement with the Port of Shanghai and a Memorandum of Cooperation with the Ministry of Communications in Beijing. Since the trade mission, the SLSMC has hosted several Chinese delegations in both the Niagara and Maisonneuve regions. The delegates were interested in learning about the management, mechanics and maintenance of our system.



## Hwy H<sub>2</sub>O conferences and workshops

Under the Hwy H<sub>2</sub>O banner, the SLSMC organized a number of workshops and conferences throughout the year, bringing stakeholders together to discuss the opportunities and challenges of moving cargo on the Great Lakes St. Lawrence Seaway System. Sessions included a one-stop-shop workshop on making the system more efficient and user-friendly and a workshop on project cargo destined for Alberta's oil and gas industry.

The Hwy H<sub>2</sub>O conference is a highly visible event, which encourages industry stakeholders to take a fresh look at the issues they are facing and become familiar with the possibilities of the system. While building on the success of the 2005 conference, the 2006 conference took a more practical and technical look at the areas key to the success of short sea shipping in the Great Lakes/St. Lawrence Seaway. The conference was divided into four sections: port infrastructure, the role of the Inland Terminal, ship finance and design; and the Value Added by Marine. Speakers ranged from a representative of a modern, all-weather terminal in the Netherlands to a tug and barge operator on the Great Lakes / Seaway System.

## Promotion and Awareness

Over the course of the last year, the Hwy H<sub>2</sub>O brand welcomed 16 new members to the program from across a broad spectrum of Great Lakes / St. Lawrence Seaway System stakeholders. Companies and organizations, from terminal operators to local municipalities wishing to take advantage of transportation opportunities, have recognized the benefits of being associated with Hwy H<sub>2</sub>O . Membership expansion is a key component in the development and growth of the Hwy H<sub>2</sub>O program and the SLSMC looks forward to continued membership growth through 2007.

The SLSMC has continued to maintain awareness and interest in Hwy H<sub>2</sub>O through innovative advertising campaigns. The "water wings" advertisement presents the Hwy H<sub>2</sub>O message of reliability, efficiency, and availability to shippers. A mini-advertising campaign, which included print ads and radio spots, increased awareness among shippers and logistics professionals just before the opening of the Seaway in March.

Throughout the year, the SLSMC undertakes a number of initiatives to promote the Great Lakes St. Lawrence Seaway System to both shippers and the public. In 2006, a Hwy H<sub>2</sub>O themed 'travelling container' initiative was launched to promote container shipping on the Great Lakes / St. Lawrence Seaway System. The travelling container moved throughout System aboard various vessels and generated positive media attention for the Hwy H<sub>2</sub>O brand. It demonstrated the timeliness of moving containers via the Seaway, as well as underlining the efficiency and reliability of the system.



# commitment to our employees

**At the Seaway, employees matter. One of our strategic objectives is to set the stage for employees to succeed. Our goal is for every employee in the Corporation to have the skills and knowledge to contribute positively to fulfilling our mission and achieving our vision. We provide our employees with a motivating work environment and the right tools to grow within the organization. We are committed to providing a safe and healthy working environment for our employees.**

## Career development and training

### Preparing for the Jobs of the Future

It has certainly been a busy year since our Jobs of the Future committee established the future skill requirements and developed a formal Technical Training program for the new *Canal Service Technicians* (CST). This “skilled operator” position blends traditional operations and trade maintenance responsibilities. Working hand and hand with our employees to facilitate these changes, we:

- provided opportunities for our current workforce to enter a full internship program and undertake technical and operational training to acquire the necessary skills and licences to assume the CST mechanical or electrical position, for our longer-term requirements; and
- hired new employees, already qualified as industrial electricians or industrial mechanics, to be trained to secure vessels, operate our structures/bridges and become familiar with our technologies and infrastructure, to meet our short-term requirements.

Across the organization, we have hired eight CST mechanical employees and six CST electrical employees. To date, all interns have been exposed to both the operational and technical aspects of the position through in-class and on-the-job training activities, which will continue until the completion of their internship program through 2008.

Internal CST electrical and mechanical opportunities for current employees are underway in the Niagara region. Training will start at various dates through 2007 and continue for five to six years for each intern, as required.

We are investing heavily in training/development to establish our future workforce. To ensure success, dedicated training resources have been established to take the lead in:

- developing and applying corporation-wide training programs such as the CST internship program, Structures/Operations Controller training, related technical training and upgrading activities;
- assisting the region in hiring/selecting the right people to meet job profiles;
- working with employees to be ready for future requirements and opportunities; and
- developing and implementing effective training solutions.

As we move forward with the Jobs of the Future strategy, we are developing the workforce of tomorrow. This diverse workforce is highly technical and will be able to solve the problems where they occur most frequently: on the locks.

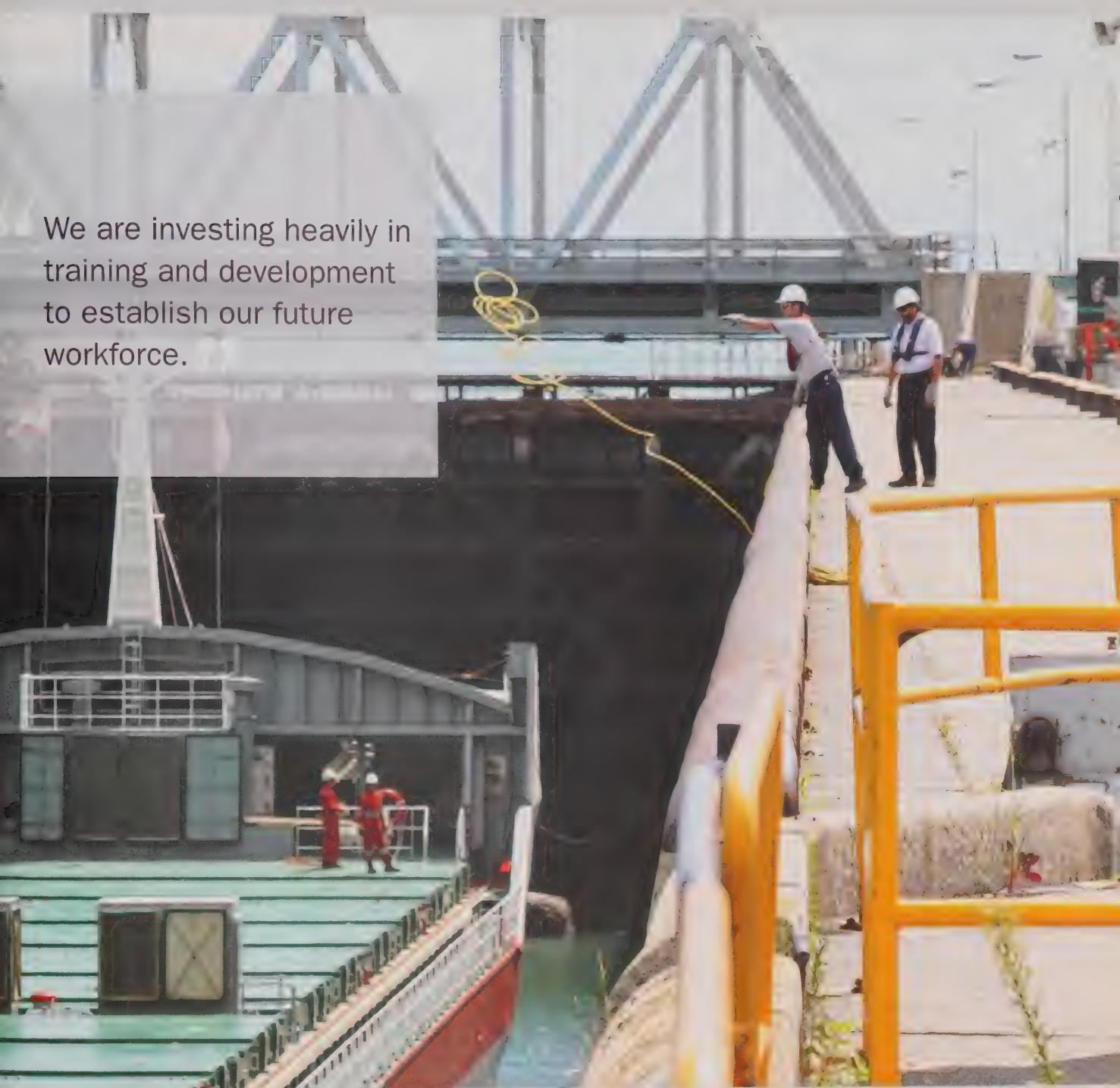
### New orientation brochure and package

We have developed an orientation program to help new employees familiarize themselves with the SLSMC. The material covers our mission, vision, values, as well as the new employee’s role, responsibilities and working conditions. The program consists of appointing a “buddy” to mentor the individual through his or her integration and a trainer to help the individual build a thorough understanding of the job.

We developed a new recruitment brochure to help attract candidates to the many future employment opportunities and to promote the Seaway to the public.

The services of a local community group which assists in the employment of developmentally challenged individuals were used to collate the approximately 1,000 copies of the brochure.

We are investing heavily in training and development to establish our future workforce.



### **Revised scholarship program for children of employees**

Preparing the future generation is everyone's responsibility. For its part, the Seaway offers a scholarship program comprised of two university scholarships for general undergraduate studies, one for Maisonneuve/Head Office and the other for the Niagara Region. The scholarships are worth \$2,000 for each year of a four year program. A third scholarship is awarded to a student in marine navigation, marine engineering technology or environmental studies, tenable for up to four consecutive years or completion of the first diploma.

## Safe and Healthy Workplace

### Safety in the Workplace

Every year, the corporate Health and Safety policy is reviewed and approved by our Executive Committee. This policy sets the foundation for the Seaway's strong health and safety focus throughout the organization. In 2006, a total of 50 joint Health and Safety Committee meetings were held, demonstrating the commitment of the Corporation and its employees to safety in the workplace. The Iroquois Lock facility has now gone 13 consecutive years without any lost-time injuries. The number of accidents was relatively low - our "frequency rate" is 1.26 accidents per 100 person year worked. Time lost to injury improved significantly from 30.83 lost days of work per 100 person years in 2005 to 4.21 in 2006, the lowest in the last 4 years.

### Workplace hazard prevention program

Following changes to the Canadian Labour code dealing with workplace hazards, the Seaway has assessed its work hazards and compiled lists for each region to advise employees about dangerous work areas and explain how to prepare for working in those areas. A meeting was held with each group of employees that may have to work in a hazardous area. Employees may also access all information on this topic on the intranet at any time.

### Gold and bronze awards for healthy workplace

In recognition of the importance of wellness in the workplace, the SLSMC has incorporated a wellness program in the work environment. In 2006, Niagara's Wellness Committee received the Healthy Living Niagara Workplace Gold Award, sponsored by the Niagara Region Public Health Department and Cornwall head office received a bronze award from the Eastern Ontario Health Unit. These programs recognize efforts made by organizations in encouraging their employees to develop and maintain a healthy lifestyle.

### Wellness snacks with Niagara College

In the fall of 2006, the Niagara Region Wellness Committee responded to an identified need to educate employees on healthy alternatives and cooking methods. Under the direction of Jorge Dominguez, the head chef of Niagara College Culinary Arts, employees watched monthly cooking demonstrations and prepared lunches. The fee for the course took the form of the Corporation granting a scholarship to a culinary student. This initiative, which involved employees from all departments in the region, was highly successful.

### New cafeteria for employees in Brossard

Ensuring that our employees have adequate facilities in which to eat and rest during the workday is important to the Seaway. While redoing the workshop area in Brossard, a women's changing room was added and a makeover of the cafeteria was done. The area now has a modern kitchen in restaurant style design.

### Vaccination program for employees

Our wellness committees are helping employees to improve their health. For the second consecutive year, at the request of the Maisonneuve and Head Office Wellness committees, a 'flu vaccination program was offered to its employees. In 2006, 111 employees—more than twice as many as last year—took advantage of the program.

### A healthy work environment

For the second consecutive year, the Seaway offered a fee refund to employees registered in physical activity programs. Last year, 169 employees or 29 per cent of the workforce were reimbursed, for a total of \$27,785 towards physical fitness activities. This is a slight increase over the previous year. The Seaway also offers employees and their families an assistance program for specific and/or confidential services.

**Employee Assistance Program Usage**  
(number of requests for assistance per year)





## Open Communication

### Change management

A sustainable future cannot be achieved without engaging a most important stakeholder: our employees. As the Seaway embarks on a period of significant change with the introduction of new technologies, change-management strategies and effective internal communication can help set the stage for our people to succeed.

In 2006, the Corporation trained its managers and line supervisors in practical change-management techniques to support the transition to hands-free mooring and jobs/skills of the future. A new intranet site explaining the two initiatives also supported the change process.

Technology plays an important role in internal communication. With this in mind, the intranet was upgraded to facilitate internal communications. In addition to a new home page that provides employees with up-to-date information on company news and events, and the modernization of the Health, Safety and Wellness site, several new intranet sections, including information centres directed at new employees or employees considering retirement, were launched. Employees can send feedback to or ask questions directly to the

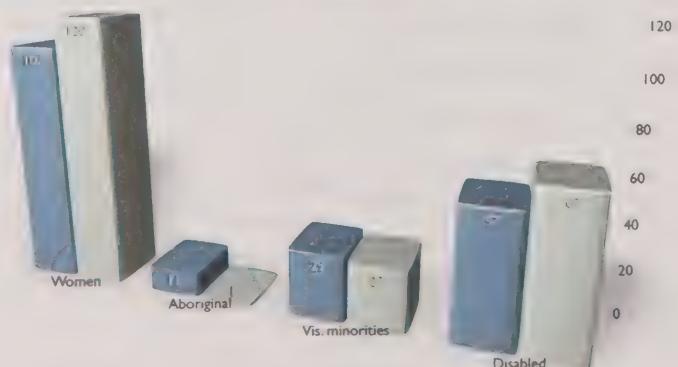
President via the President's Corner. Good News Flowing, a communiqué issued to employees each month, highlights information and celebrates recent SLSMC success stories.

### Employment equity

We continue to make progress in meeting our hiring goals under the employment equity program in place at the Seaway. In 2006 we surpassed our goal in terms of the number of women now working on the operational structures and will continue to work towards achieving equitable representation with the job market.

### Employment Equity

■ SLSMC figures      □ External available  
(in number of employees)



# commitment to the environment

The SLSMC recognizes that, as stewards of the St. Lawrence Seaway, we operate within a shared resource. Understanding and minimizing the impact of marine transportation on the environment is very important to us. Since we hold the key to the door of the Great Lakes, we are responsible for ensuring that our efforts set the standards in this field. From hybrid and electric vehicles and reducing greenhouse gas emissions to protecting the peregrine falcons that nest on our structures, we aim to be a model for the industry.

## CSR Becoming an Everyday Word

Over the last year, the SLSMC has devoted much of its energy to a new way of doing business. Corporate Social Responsibility (CSR) is a more socially conscious, responsible and greener model that is becoming part of our daily routine. We are incorporating CSR into our way of life, by:

- Updating our mission statement and our CSR charter. We now have a CSR policy that provides direction and guidance to our staff and strengthens the commitment of senior management in this area. A CSR officer is directly responsible for implementing and monitoring the progress of this initiative.
- Conducting the study of our CSR risks assessments and proposing recommendations related to CSR risk management and integration. The CSR committee has just accepted the report and is preparing an action plan, focused on mitigation of risk, establishing better measurement indicators and integrating CSR factors in our work practices and decision making.
- Building stakeholder engagement. It is not enough to say we are being socially responsible if we are not consulting our stakeholders. We must understand and consider their needs more consistently in our business decisions. The CSR committee will identify and prioritize our stakeholders and provide our managers with the appropriate tools to solicit stakeholder engagement.
- Evaluating the greenhouse-gas footprint of our power generation facility. Our contribution to the Ontario power grid will help reduce over 93,000 tonnes of carbon dioxide of greenhouse gas emissions over the next 10 years. We will set yearly targets to ensure that we meet this objective and report on our success.

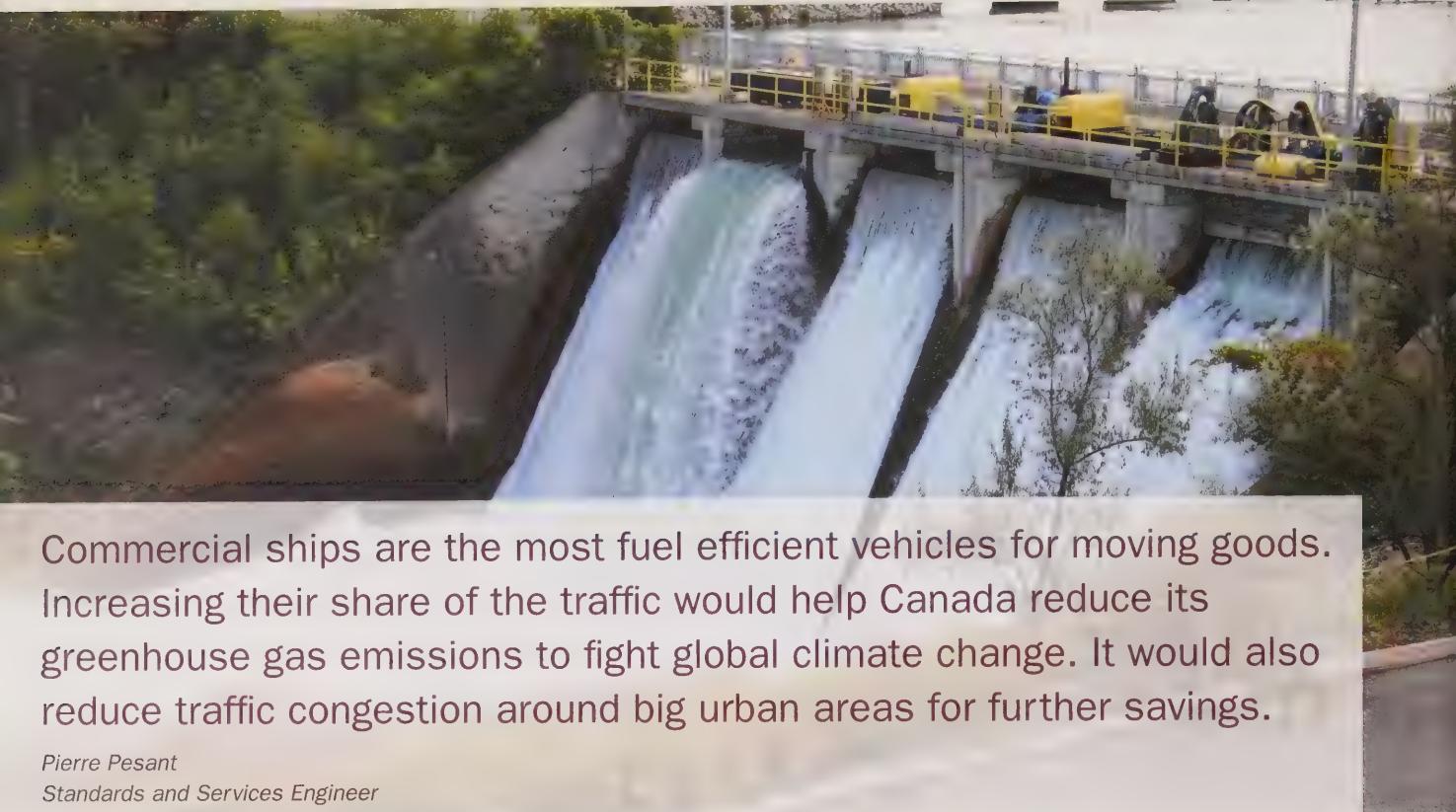
Our CSR committee is moving into its next phase. To date, the committee has set the framework and established the policies and strategies required to introduce CSR into the workplace. Over the next few years, the challenge will be to integrate CSR into work practices at all levels. The committee assists in providing support to help our managers and supervisors communicate the importance of CSR to our front lines in integrating its principles in their work.

As we move ahead, CSR initiatives need to be addressed locally. We will examine the most effective way to establish grassroots CSR working groups in the regions. This approach has worked well with our wellness initiative and we believe that our employees' passion in this area will ensure success.

A successful organization cannot impose corporate social responsibility on itself; it must come from its employee's willingness to want to make a difference.

*Alain Godard  
Transitional Manager*





Commercial ships are the most fuel efficient vehicles for moving goods. Increasing their share of the traffic would help Canada reduce its greenhouse gas emissions to fight global climate change. It would also reduce traffic congestion around big urban areas for further savings.

Pierre Pesant  
Standards and Services Engineer

## Environmental Awareness

### **Participation in Green Marine, Great Ships**

The Seaway Corporation is taking a proactive approach to environmental issues confronting marine commerce such as aquatic invasive species entering the Great Lakes via ballast water. We recognize the absolute necessity of finding safe, affordable and reliable ballast water treatment solutions and are involved in initiatives such as the Great Ships and Green Marine programs that support the search for, and testing of, effective technology. The Great Ships initiative is an industry-led cooperative effort to resolve problems with ship-mediated invasive species. The Green Marine program is a voluntary, bi-national program (Canada and the U.S.) designed to strengthen the marine sector's environmental performance, build stronger relations with Great Lakes / St. Lawrence waterway stakeholders and improve the awareness of the marine industry's activities and environmental benefits.)

### **Participation in the first ballast water conference**

The St. Lawrence Seaway is a member of the Great Lakes Regional Waterways Management Forum and was a partner in the first Great Lakes Ballast Water Conference, held in Cleveland, Ohio. The purpose of the forum was to address ballast water management in the Great Lakes and the St. Lawrence Seaway. Topics included new ballast water regulations, the review of ship practices, the management of examination forms, improved training for

ship's crews during inspections and the development of a bi-national database for the collection of ballast water testing and inspection results.

### **Ballast water regulations/inspections**

The SLSMC, with partner organizations, the SLSDC, Transport Canada and the U.S. Coast Guard inspect ocean ships during their initial and subsequent transits of the Seaway to confirm that they are meeting Seaway, local and international regulations regarding the management of ballast water. During annual inspections of ocean ships, the Seaway has also raised awareness and educated mariners about new Canadian regulations.

The Seaway has developed a one-stop shop on our bi-national website for the collection of ballast water information, regulations and emerging technology on how to reduce the risk of introducing invasive species into the Great Lakes system. Our inspections have resulted in a significant increase in ocean ship compliance with existing ballast water management, thus meeting the Seaway's CSR commitment with regard to a safe and clean environment.

The Seaway is also hosting an inter-agency ballast water database that will capture compliance information and give us a better understanding of the risks involved with the introduction of invasive species via ballast water. More information on ballast water management can be accessed on our website.

## Energy conservation and greenhouse gas emissions

As we strive to lessen our environmental footprint, we must make every effort to improve our own environmental performance. To do this, we have:

- formed an energy efficiency committee to review opportunities for improving the energy performance of SLSMC managed installations;
- conducted an energy efficiency audit for the head office building and will conduct similar audits for all other major buildings;
- completed a greenhouse gas emission inventory;
- issued a draft greenhouse gas emission reduction plan. The Corporation is also developing reduction targets and indicators; and
- purchased a hybrid vehicle. The vehicle fleet replacement budget was increased for 2007 to allow the purchase of hybrids as a key element of the proposed greenhouse gas reduction plan.

### Electrical Energy Consumption



## Weirs and power generation

Producing power from a hydroelectric source is harnessing renewable energy. The Niagara powerhouse produced 42.9 Gigawatt hours of electricity, compared to 36.6 Gigawatt hours last year. The additional power was a result of the completion of the rehabilitation project and the upsurge in water available for power generation because of the increase in ship transits in the Welland Canal.

The powerhouse has been fully automated eliminating the need for powerhouse operators. The loading of the generators will be operated by computers, which can be controlled either locally or remotely. The Powerline Maintainers team will provide periodic powerhouse maintenance.

Rankin Renewable Power Inc. has been selected to develop weir generation at three weirs. It has received the lease and will develop and operate the weir powerhouses, with construction to begin next year. The SLSMC is simultaneously developing a water management program

to control the water levels in the reaches. This will minimize waste and control the amount of water that the weir generators use.

## Environment a priority in land management

Based on best practices for managing environmental risks associated with industrial lessees, the SLSMC has developed a new land management strategy. When fully implemented, it will require industrial lessees whose activities raise significant potential environmental issues to hire external consultants approved by the Corporation to perform site condition assessments and environmental conformance verifications for compliance and action plans. Lessees most likely to have significant environmental issues have also been identified to ensure that the SLSMC lands are managed to the highest industry standards. A first implementation step will consist of initial environmental audits to confirm the list of lessees who will have to conform to the new land management strategy when leases are renewed.

## Recycling grease program on the locks

Recycling used commercial grease is a very good example of greening our business. During the 2006 season, a test was conducted at the Côte-Ste-Catherine lock in the Maisonneuve Region to recuperate all waste lubricants into a recycling reservoir that was installed near the ship arrester area of the lock. Old greases were stored there during the season, instead of transporting them to a second location several times a year, thereby limiting the risk of a spill. The used greases were collected and sent to a recycling plant at the end of the season. This practice will continue and will be expanded to other locks.

## Energy efficiency program

As well as producing energy, the Corporation must use energy efficiently. With this in mind, an energy efficiency sub-committee was formed late in the 2006 season to review opportunities to improve the energy efficiency of SLSMC-managed installations. Energy audits are underway. The results will be used to pinpoint ways to improve our consumption levels.

## Seaway Corporation funds scholarship for social and environmental studies

Last fall, the Seaway Corporation agreed to fund a postgraduate scholarship for studies in social and environmental responsibility, over a three-year period, through the Faculty of Administrative Sciences at the Québec campus of Laval University.

At ceremonies held this spring, a student currently enrolled in the PhD program for Environmental Management, was awarded the Seaway scholarship. This scholarship is one more sign of our commitment to environmental issues and long-term sustainability.

# [commitment to our communities]

**As stewards of the St. Lawrence Seaway, we interact with numerous stakeholders. We recognize the interests of the municipalities that border the Seaway and the thousands of local residents and recreational boaters who enjoy the beauty and nature of our waters. We value open communication with the communities along our waterway in contributing to the understanding of what we do and how we do it.**

## Building relationships

### Working with First Nations

Our relationship with the First Nations whose lands border the Seaway is very important to us. In the Montreal / Lake Ontario Region, the St Lawrence Seaway flows through First Nation communities. Therefore, our structures and operations have a direct effect on their lands and waters. Over the past few years, we have established a mutually beneficial and cooperative working relationship with the First Nation communities along the shores of the Seaway. In 2006, a Memorandum of Understanding was signed with the Akwesasne First Nations to conduct a three-year joint observation study on the physical impact of ice breaking on the shoreline. Before finalizing the opening date of the Maisonneuve Region, we also met with First Nation representatives to discuss the factors used to establish the opening date and to address any concerns that may affect their community.

### Growing cooperation

Last fall, the SLSMC signed a Memorandum of Understanding with the Regional Municipality of Niagara and the Niagara Economic Development Corporation. The purpose of the agreement is to ensure that the Great Lakes St. Lawrence Seaway system is fully and effectively used as an economic engine to create jobs and bring growth and prosperity to Niagara residents. This will be accomplished through increased cooperation and joint marketing initiatives.

### Boat show involvement

In February 2007, a group of employees from Maisonneuve Region participated in the Montreal boat show. This was the first time that the Seaway had taken part in the boat show in almost a decade. This event brought together employees from seven different departments in the region. Throughout the show, SLSMC employees provided information about Seaway regulations to the general public and pleasure craft users and promoted safety throughout our waterway.

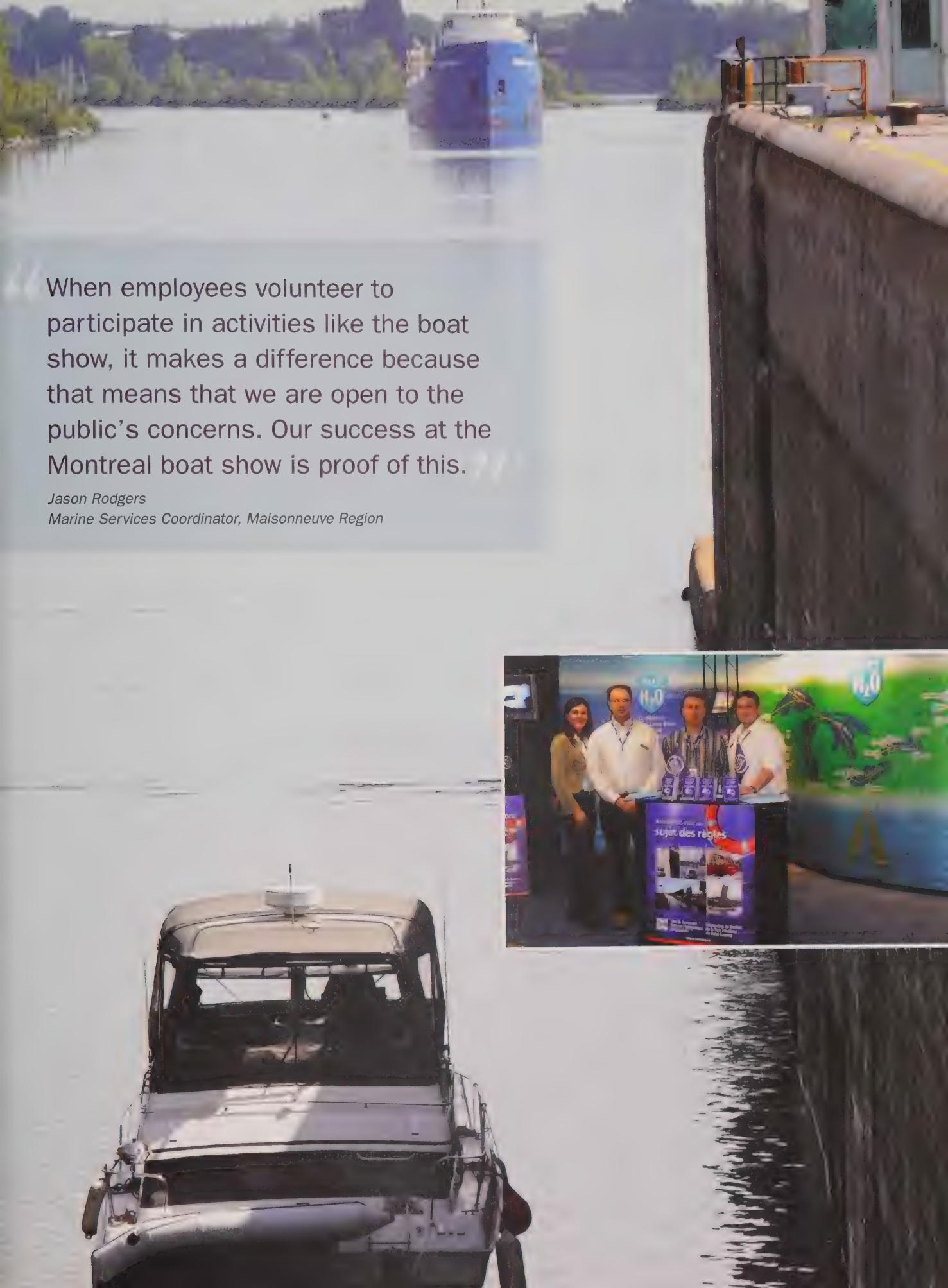
### Reaching out to children with handicaps

In the St. Lambert Region, a school for children with special needs, "Reach", tries to involve the students in daily activities that provide positive social experiences. We invited them to plant flowers on the front lawn of the administrative building in St. Lambert. This activity will be repeated in the coming year.

### Movies at the Seaway

The Seaway will be part of three major television screenings in the next few months.

- During the afternoon of September 6, 2006, a television crew based on Bridge 3 shot footage for the documentary *Achever l'inachevable*. For close to two hours, the crew filmed various images of the St.Lambert Lock, Montreal and the surrounding area. The film, to be aired by Radio Canada in the fall of 2007, is a documentary about Exposition d'estampe, a drawing by Maurits Cornelis Escher (1898-1972), which is linked to the Seaway structures.



When employees volunteer to participate in activities like the boat show, it makes a difference because that means that we are open to the public's concerns. Our success at the Montreal boat show is proof of this.

*Jason Rodgers  
Marine Services Coordinator, Maisonneuve Region*



- In preparation for the Seaway's six-minute segment on *Business and Beyond* for the Discovery Channel, a film crew shot five hours of footage in Niagara and the Welland Canal on October 16, 2006, a very busy day. On-camera interviews were conducted with our President Richard Corfe, and our Senior Coordinator, Operations Support Services, John Chalmers. A number of staff members were filmed while performing their regular tasks. The segment on *Business and Beyond* will highlight the Seaway's potential for continuing as a vital transportation artery in the 21st century, and the many benefits that marine transportation provide to our nation's economy, environment and quality of life.
- On December 14, 2006, a film crew was at the St. Lambert locks filming a segment for the youth TV series *La Quête*, which will be broadcast next spring on TFO (TV Ontario French). This segment, which will feature the explorer Pierre Lemoyne d'Iberville, aims to have two young girls discover commercial navigation as it was in the past and is today.

### **Children-at-work day**

The Seaway does its best to promote family values in the everyday work environment. It is important for our children to see what we do and how our work affects the daily life of an industry. For the third consecutive year, employees' children participated in this event with great enthusiasm and learned about the Seaway and what their parents do by visiting different departments.

### **Grade 12 tour**

Youth is our future. We show youngsters that the Seaway could be their future through tours of our facilities. Many students approaching graduation are still searching for a well-paying career that they would enjoy.

Twenty-two Grade 12 students from the Niagara Region visited a SLSMC lock. The tour held special interest for these students because they had built a working model of a lock and could compare their creation with the real thing.



## **Supporting Community Programs and Well-being United Way/Centraide**

As part of its commitment to CSR, the Corporation, for the first time, matched employee contributions across the organization during the 2006 United Way campaign. The total amount donated by the Corporation and its employees was \$54,629.

Over the past year, a number of our employees donated time and funds to various local charities and causes, including a walk for Women's Place of St. Catharines and North Niagara, a 150-kilometre bike-a-thon to support the Multiple Sclerosis Society, and a 'Challenge onco vélo' campaign by the Charles LeMoigne Hospital Foundation to raise money for a new integrated cancer centre.

### **Trans Canada bike path**

On June 3, 2006, the South Shore dike became part of the Trans Canada Trail. The Seaway carried out the improvements. In addition, 14 families from St. Lambert planted a tree each to welcome users.

In our effort to promote the use of our lands for safe recreational activities for the local population, this project required financial support from some 15 partners to improve the dike's surface. The conseil Québécois du sentier Transcanadien constructed a rest area for users at the north side of Bridge 3.

## **Community involvement**

### **Niagara Region**

In the fall of 2006, the SLSMC took part in the annual Grape and Wine Parade in St. Catharines. Some 20 Niagara Region employees and family members walked in the festival parade alongside the a float that was designed by Niagara region employees.

The Seaway also participated in Port Colborne Canal Days on August 5 and 6, 2006. From a large tent by the canal, Seaway employees and retirees shared information about shipping on the St. Lawrence Seaway with visitors.

### **Maisonneuve Region**

Last August 27, the third edition of BeauVENTois took place on Seaway and Hydro-Québec lands in Beauharnois.

BeauVENTois, organized by the recreational services department for the city of Beauharnois, is a day dedicated to kites and, above all, to family activities. This year, the participation of SLSMC was highly visible. The Corporation provided the grounds, financial support and some technical support (electricity and staff), all in the spirit of CSR and community involvement. Our participation accorded us gold partner status.



## corporate governance

(as of March 31, 2007)

The St. Lawrence Seaway Management Corporation is governed by a nine-member board that is responsible for ensuring the long-term viability of the Corporation and of the Seaway as an integral part of Canada's transportation infrastructure. The Board oversees many aspects of the SLSMC's mandate, including strategic planning, risk management, succession planning, communications policy and the integrity of the Corporation's internal control. It also reviews SLSMC's financial results and future direction and sets limits on management authority, accountability and unforeseen expenditures. Individual Board committees oversee governance, human resources, audit, and asset renewal.

### *Board of Directors*

*From left to right (top): Paul A. Gourdeau, Peter G. Cathcart, William Keays, Richard Gaudreau  
From left to right (bottom): David F. Mothersill, Guy C. Véronneau, Richard J. Corfe, W. N. (Nick) Fox  
Absent: Ian MacGregor*

### **Board of Directors**

Peter G. Cathcart <sup>1\*</sup>

*Ontario Provincial Government Representative*

Richard J. Corfe

*President & Chief Executive Officer  
The St. Lawrence Seaway Management Corporation*

W. N. (Nick) Fox <sup>2, 4\*, 5</sup>

*Grain Members' Representative*

Richard Gaudreau <sup>1, 3</sup>

*Federal Government Representative*

Paul A. Gourdeau <sup>4, 5</sup>

*International Carrier Members' Representative*

William Keays <sup>3\*, 4</sup>

*Québec Provincial Government Representative*

Ian MacGregor <sup>3, 5</sup>

*Domestic Carrier Members' Representative*

David F. Mothersill <sup>2\*, 5</sup>

*Steel and Iron Ore Members' Representative*

Guy C. Véronneau <sup>1, 2, 5</sup>

*Other Members' Representative*

#### Members of:

1. Governance Committee

2. Human Resources Committee

3. Audit Committee

4. Asset Renewal Committee

5. Ad hoc Tolls Committee

\* Committee Chair

## Officers

Richard J. Corfe  
*President and Chief Executive Officer*  
 Michel Drolet  
*Vice-President, Niagara Region*  
*Corporate Safety Officer*  
 Adina Juster  
*Vice-President, Maisonneuve Region*  
*Corporate Environmental Officer*

Serge Bergeron  
*Chief Financial Officer &*  
*Director of Support Services*  
 Yvette Hoffman  
*Counsel and Secretary*

## Industry Members 2006/2007

### Domestic Carriers

Algoma Central Corporation  
*St. Catharines, Ontario*

Canada Steamship Lines Inc.  
*Montréal, Québec*

Groupe Desgagnés Inc.  
*Québec, Québec*

Lower Lakes Towing Ltd.  
*Port Dover, Ontario*

McKeil Marine Limited  
*Hamilton, Ontario*

St. Marys Cement Co.  
*Toronto, Ontario*

Upper Lakes Group Inc.  
*Toronto, Ontario*

**Grain**  
 ADM Agri-Industries Company  
*Windsor, Ontario*

Agricore United  
*Winnipeg, Manitoba*

Alfred C. Toepfer (Canada) Ltd.  
*Winnipeg, Manitoba*

Bunge du Canada Ltd.  
*Québec, Québec*

Cargill Limited  
*Winnipeg, Manitoba*

James Richardson International Limited

*Winnipeg, Manitoba*

Louis Dreyfus Canada Ltd.  
*Calgary, Alberta*

Saskatchewan Wheat Pool Inc.  
*Regina, Saskatchewan*

The Canadian Wheat Board  
*Winnipeg, Manitoba*

### International Carriers

Colley Motorships Ltd.  
*Montréal, Québec*

Fednav International Ltd.  
*Montréal, Québec*

Gibson Canadian & Global Agency Inc.  
*Montréal, Québec*

Gresco Ltée.  
*Montréal, Québec*

Inchcape Shipping Services  
*Montréal, Québec*

Montréal Marine Services Inc.  
*Longueuil, Québec*

Montship Inc.  
*Montréal, Québec*

Robert Reford, A Division of MRRM  
 (Canada) Inc.  
*Montréal, Québec*

### Steel and Iron Ore

Dofasco Inc.  
*Hamilton, Ontario*

Iron Ore Company of Canada  
*Montréal, Québec*

Québec Cartier Mining Company  
*Montréal, Québec*

Stelco Inc.  
*Hamilton, Ontario.*

### Other Members

AGP Grain Ltd.  
*Minneapolis, Minnesota*

Essroc Italcementi Group  
*Mississauga, Ontario*

Keystone Canada Inc.  
*Montréal, Québec*

Lafarge Canada Inc.  
*Concord, Ontario*

OmniSource Corporation  
*Burlington, Ontario*

Ontario Power Generation Inc.  
*Toronto, Ontario*

Petro-Canada  
*Oakville, Ontario*

Tate & Lyle Canada Ltd.  
*Toronto, Ontario*

The Canadian Salt Company Ltd.  
*Pointe-Claire, Québec*

The Mosaic Company  
*Regina, Saskatchewan*



# [Financial Summary and Results of Operations]

The review of the Corporation's financial position and operating results after its ninth year of operation should be read in conjunction with the financial statements on the following pages. The results for 2007 cover the period from April 1, 2006 to March 31, 2007, while the comparative numbers are for the period from April 1, 2005 to March 31, 2006.

## Overview

### Financial Performance and Corporation Reserve

In 2007, the Corporation completed its ninth year of operation under the Management, Operation and Maintenance Agreement signed with the federal government in 1998. The financial success of the Corporation is measured by comparing the total cost of operating against the business plan established for the fiscal period.

The Corporation again performed better than anticipated in the business plan by successfully controlling its manageable costs. A close watch on budget management is SLSMC's key to cost control. Management teams in Maisonneuve, Niagara and Head Office review financial results monthly, and revised forecasts and variance analyses are prepared quarterly. This close scrutiny of costs permits management to make adjustments as soon as any significant variances are foreseen.

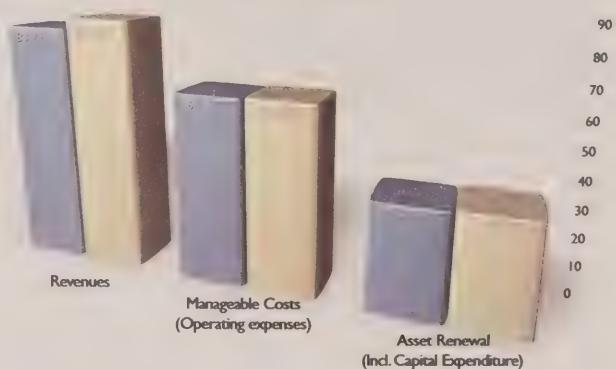
The Corporation's spending on manageable costs and asset renewal projects amounted to \$100.6 million, which breaks down into \$63.7 million for operating expenditures, \$35.5 million for regular and major maintenance, and \$1.4 million of capital expenditures. The business plan target was \$102.6 million. The favourable variance of \$2.0 million was added to the Corporation's Notional Reserve. As long as this benchmark remains positive, the Corporation does not need to increase Commercial Tolls over and above the percentage toll increase contemplated in the Agreement. The Notional Reserve balance at the end of March 2007 is \$19.8 million.

#### Review of Business Plan Cost



\* Average for years 1998–2003 (Includes six months of SLSA activity and 6 months of SLSMC activity)

**Comparison of Actuals to Business Plan**  
■ Actual      □ Business Plan  
(in millions of dollars)



## Financial Results Results of Operations

### Revenues

Toll revenue rose by 13% in the fiscal year, from \$71.0 million in 2006 to \$80.3 million in 2007 with other navigation revenue and power generation revenue down slightly.

Meanwhile, investment income derived from the working capital balances maintained in our bank accounts increased marginally. On a quarterly basis, the Corporation either remits any excess cash to the Capital Fund Trust or, in case of a cash shortfall, obtains funds from the Capital Fund Trust in accordance with the Trust Agreement.

The amortization of deferred contributions related to capital assets amounted to \$1.5 million in 2006/07, compared to \$1.4 million the previous year. Capital asset acquisitions are funded by the Capital Fund Trust; the net contribution is credited 100% to a deferred balance sheet account, and amortized on the same basis as the assets for which the contribution was made.

Overall, the Corporation's total revenue rose by 12.04% in 2006/07, to \$85.2 million, compared to the previous year's \$76.0 million total.

#### Review of Revenues



\* Average for years 1998–2003

## [Financial Summary and Results of Operations]

### **Expenses**

Operating expenses for 2006/07, related to the management and operation of the Seaway infrastructure, amounted to \$63.7 million. This represents an increase of 5.4% from the previous year, and is below the business plan target of \$65.2 million.

Salaries and wages paid to employees amounted to \$37.5 million, an increase of 0.6% over last year's \$37.3 million. Current and future employee benefits and pension costs amounted to \$15.8 million compared to last year's figure of \$14.5 million. Continued high health insurance and pension plan costs resulted in employee benefits reaching 42% of salaries and wages paid to employees. Additional pension plan contributions of \$6.6 million were made in accordance with the Actuarial Valuation Report to fund the solvency deficit of the plan. The plan has a going-concern surplus, but the solvency deficit is being funded over a 5-year period. Actuarial Valuation Reports are done annually while the pension fund is in a deficit, either on a going-concern or a solvency basis. The combined salaries and wages paid to employees, plus employee benefits and pension costs, totaled \$53.3 million, or 84% of total operating costs. The comparable figure for 2005/06 was \$51.8 million or 86% of total operating costs.

The Corporation employed an equivalent of 572 full-time employees (FTEs) in 2006/07, down 3% from the previous year's level of 589.

All other operating costs amounted to \$10.4 million for 2006/07, compared to \$8.6 million the previous fiscal year. Insurance costs remain a major expense, at \$2.7 million. The balance, excluding insurance expenses, amounted to \$7.7 million this year, as opposed to \$5.8 million in the previous year - an increase of \$1.9 million. This increase is mainly due to special initiatives in transit research, recruitment campaign, market development and environmental promotion, amounting to \$1.0 million.

### **Asset Renewal**

The asset renewal expenditures, representing the cost of maintenance and major repairs of locks, canal bridges, buildings and other infrastructure assets excluding capital acquisitions, totaled \$35.5 million for the current year, compared to \$33.1 million for fiscal year 2005/06.

### **Amortization of Capital Assets**

The amortization expense of \$1.7 million for the year ending March 31, 2007 was similar to the previous year's amount. Refer to Note 4(c) for the accounting policy detail.

### **Liquidity and Funding - Cash Flow**

Rules regarding the liquidity and funding of the Corporation are clearly set out in the Management, Operations and Maintenance Agreement and the Capital Trust Agreement with Transport Canada. The Corporation's excess of expenses over revenues are reimbursed by the Capital Fund Trust, while the Corporation's excess of revenues over expenses are returned to the Capital Fund Trust.

In 2006/07, the Corporation was in a negative cash flow position. The total revenue generated, less the amortization of deferred contributions related to capital assets (\$83.7 million), was sufficient to pay for the Corporation's operating expenses of \$63.7 million and left a balance of \$20.0 million towards the asset renewal expenditures of \$35.5 million during the year.

The 2006/07 contribution related to Asset Renewal funding from the Capital Fund Trust was \$19.5 million, compared to \$22.8 million the previous year. The contribution required for capital acquisitions in 2006/07 amounted to \$1.4 million, compared to \$1.7 million in 2005/06. (Notes 5 and 11 explain the amounts owed or paid by the Capital Fund Trust for the capital asset acquisitions and the contribution towards the Corporation's excess expenses over revenues.)

The Corporation maintains the minimum working capital and cash in the bank required to meet all of its financial obligations to its employees and trade creditors. The cash level at March 31, 2007 was \$1.0 million, compared to the previous year's \$4.1 million.

The supplies inventory amount on the Balance Sheet has decreased to \$5.2 million in 2006/07 from \$6.8 million in 2005/06 due to the utilization of hydraulic equipment purchased as a bulk purchase and charged to the asset renewal when the projects are completed.

## Management's Responsibility for Financial Reporting

The accompanying financial statements of the St. Lawrence Seaway Management Corporation and all information in this Annual Report are the responsibility of management.

The financial statements have been prepared by management in accordance with generally accepted accounting principles consistent with the accounting policies set out in the notes to the financial statements. Where necessary, management has made informed judgments and estimates in accounting transactions. Information contained elsewhere in the Annual Report is consistent, where applicable, with that contained in the financial statements.

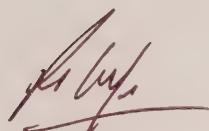
In fulfilling its responsibilities, management has developed and maintains systems of internal control designed to provide reasonable assurance that the Corporation's accounting records are a viable basis for the preparation of the financial statements. Policies and procedures are designed to ensure that transactions are appropriately authorized and assets are safeguarded from loss or unauthorized use.

The Board of Directors carries out its responsibility for review of the annual financial statements principally through the Audit Committee. The Board of Directors has appointed an Audit Committee consisting of three outside directors.

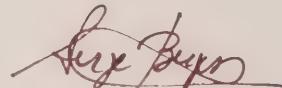
The Audit Committee meets during the year, with management, the internal and external auditors, to review any significant accounting, internal control and auditing matters to satisfy itself that management responsibilities are properly discharged and to review the financial statements before they are presented to the Board of Directors for approval.

The external and internal auditors have full and free access to the members of the Audit Committee with and without the presence of management.

The independent auditors Deloitte & Touche LLP, whose report follows, have audited the financial statements.



Richard Corfe  
President and CEO  
April 27, 2007



Serge Bergeron  
Chief Financial Officer and  
Director of Support Services



Deloitte & Touche LLP  
800 - 100 Queen Street  
Ottawa ON K1P 5T8  
Canada

Tel: (613) 236-2442  
Fax: (613) 236-2195  
[www.deloitte.ca](http://www.deloitte.ca)

## Auditors' Report

To the Members of  
The St. Lawrence Seaway Management Corporation

We have audited the balance sheet of The St. Lawrence Seaway Management Corporation as at March 31, 2007 and the statements of revenue and expenses, changes in net assets and cash flows for the year then ended. These financial statements are the responsibility of the Corporation's management. Our responsibility is to express an opinion on these financial statements based on our audit.

We conducted our audit in accordance with Canadian generally accepted auditing standards. Those standards require that we plan and perform an audit to obtain reasonable assurance whether the financial statements are free of material misstatement. An audit includes examining, on a test basis, evidence supporting the amounts and disclosures in the financial statements. An audit also includes assessing the accounting principles used and significant estimates made by management, as well as evaluating the overall financial statement presentation.

In our opinion, these financial statements present fairly, in all material respects, the financial position of the Corporation as at March 31, 2007 and the results of its operations and its cash flows for the year then ended in accordance with Canadian generally accepted accounting principles. As required by the Canada Corporations Act, we report that, in our opinion, these principles have been applied on a basis consistent with that of the preceding year.

*Deloitte & Touche LLP*

Chartered Accountants  
Licensed Public Accountants

April 27, 2007

## Statement of Revenue and Expenses

*year ended March 31, 2007  
(\$000's)*

	<b>2007</b>	2006
<b>Revenue</b>		
Tolls	<b>\$ 80,281</b>	\$ 70,962
Other navigation revenue	<b>1,506</b>	1,550
License fees	<b>129</b>	125
Power revenue	<b>1,320</b>	1,647
Investment revenue	<b>488</b>	311
Gain on disposal of capital assets	—	38
Amortization of deferred contributions related to capital assets (Note 9)	<b>1,474</b>	1,411
	<b>85,198</b>	76,044
<b>Expenses</b>		
Operating	<b>63,679</b>	60,444
Asset renewal (Note 4c)	<b>35,531</b>	33,075
Power generation maintenance	<b>80</b>	258
Loss on disposal of capital assets	<b>121</b>	—
Amortization of capital assets	<b>1,653</b>	1,678
	<b>101,064</b>	95,455
Excess of expenses over revenue before special examination costs and contribution from Capital Fund Trust	<b>(15,866)</b>	(19,411)
Special examination costs	<b>(388)</b>	—
Contribution from Capital Fund Trust for operating expenses (Note 11)	<b>19,478</b>	22,757
<b>EXCESS OF REVENUE OVER EXPENSES</b>	<b>\$ 3,224</b>	\$ 3,346

## Statement of Changes in Net Assets

*year ended March 31, 2007  
(\$000's)*

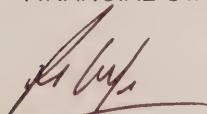
	Invested in Capital Assets	Equity of Canada	Operating Results	Total <b>2007</b>	Total 2006
BALANCE, BEGINNING OF YEAR	<b>\$ 1,616</b>	<b>\$ 12,644</b>	\$ -	<b>\$ 14,260</b>	\$ 10,914
EXCESS OF REVENUE OVER EXPENSES	-	-	<b>3,224</b>	<b>3,224</b>	3,346
Net acquisition of capital assets	<b>1,220</b>	-	<b>(1,220)</b>	-	-
Capital assets contributions, net of amortization	<b>64</b>	-	<b>(64)</b>	-	-
Employee future benefits variance	-	<b>3,583</b>	<b>(3,583)</b>	-	-
Net supplementary pension plan variance	-	<b>10</b>	<b>(10)</b>	-	-
Amortization of capital assets	<b>(1,653)</b>	-	<b>1,653</b>	-	-
BALANCE, END OF YEAR	<b>\$ 1,247</b>	<b>\$ 16,237</b>	\$ -	<b>\$ 17,484</b>	\$ 14,260

# Balance Sheet

As at March 31, 2007  
(\$'000's)

	<b>2007</b>	2006
<b>CURRENT ASSETS</b>		
Cash	\$ 1,011	\$ 4,079
Accounts receivable	8,304	5,821
Due from Capital Fund Trust (Note 5)	27,296	23,452
Due from Employee Termination Benefits Trust Fund (Note 7)	35	-
Supplies inventory	5,217	6,782
Prepaid expenses	456	472
	<b>42,319</b>	40,606
<b>CAPITAL ASSETS (Note 6)</b>	<b>8,798</b>	9,231
<b>DUE FROM EMPLOYEE TERMINATION BENEFITS TRUST FUND (Note 7)</b>	<b>14,377</b>	14,447
<b>ACCRUED BENEFIT ASSET (Note 8)</b>	<b>13,955</b>	8,098
	<b>\$ 79,449</b>	\$ 72,382
<b>CURRENT LIABILITIES</b>		
Accounts payable and accrued liabilities	\$ 14,153	\$ 12,353
Employee Benefits Payable	1,423	1,410
Due to Employee Termination Benefits Trust Fund	-	108
Deferred revenues	7	10
	<b>15,583</b>	13,881
<b>EMPLOYEE TERMINATION BENEFITS</b>	<b>14,378</b>	14,447
<b>DEFERRED CONTRIBUTIONS RELATED TO CAPITAL ASSETS (Note 9)</b>	<b>7,551</b>	7,615
<b>ACCRUED BENEFIT LIABILITY (Note 8)</b>	<b>24,453</b>	22,179
	<b>46,382</b>	44,241
	<b>61,965</b>	58,122
<b>CONTINGENCIES (Note 13)</b>		
<b>NET ASSETS</b>		
Invested in capital assets	1,247	1,616
Equity of Canada (Note 10)	16,237	12,644
	<b>17,484</b>	14,260
	<b>\$ 79,449</b>	\$ 72,382

FINANCIAL STATEMENTS APPROVED BY THE BOARD



Director



Director

## Statement of Cash Flows

*year ended March 31, 2007  
(\$000's)*

	<b>2007</b>	<b>2006</b>
NET INFLOW (OUTFLOW) OF CASH RELATED TO THE FOLLOWING ACTIVITIES:		
OPERATING		
Excess of revenue over expenses	\$ 3,224	\$ 3,346
Items not affecting cash		
Amortization of capital assets	1,653	1,678
Loss (gain) on disposal of capital assets	121	(38)
Amortization of deferred contributions related to capital assets	(1,474)	(1,411)
Employee future benefits variance	(3,583)	(3,770)
	(59)	(195)
Changes in non-cash operating working capital items	765	(6,056)
	706	(6,251)
FINANCING		
Contributions from the Capital Fund Trust towards acquisitions of capital assets	1,411	1,656
(Increase) decrease in due from Capital Fund Trust	(3,844)	3,559
	(2,433)	5,215
INVESTING		
Acquisitions of capital assets	(1,411)	(1,656)
Proceeds from disposal of capital assets	70	85
	(1,341)	(1,571)
NET CASH OUTFLOW	(3,068)	(2,607)
CASH, BEGINNING OF YEAR	4,079	6,686
CASH, END OF YEAR	\$ 1,011	\$ 4,079

# Notes to the Financial Statements

*year ended March 31, 2007  
(\$000's)*

## 1. Incorporation

The St. Lawrence Seaway Management Corporation (the Corporation) was constituted as a not-for-profit corporation under Part II of the Canada Corporations Act on July 9th 1998. Pursuant to an agreement with her Majesty, certain assets of The St. Lawrence Seaway Authority (SLSA), a Crown Corporation, were transferred effective October 1, 1998, to the Corporation. These assets relate to the operation of The St. Lawrence Seaway comprising a deep waterway between Montreal and Lake Erie (the Seaway). As a result of a further agreement with the Minister of Transport, the Corporation assumed responsibility for the management, operation and maintenance of the Seaway for a period of ten years (renewable for a further ten years).

The transferred assets included all of the movable capital assets, intangibles and working capital of SLSA. Ownership of the real property, locks, bridges, buildings and other fixtures was transferred to the Government of Canada on wind-up of SLSA.

On wind-up of SLSA, a trust was created to fund the accumulated entitlement of the Seaway employees who were to be transferred to the Corporation, in respect of their vested termination benefits, known as The Employee Termination Benefits Trust.

Furthermore, on wind-up of SLSA, the surplus funds of the Corporation were transferred to a second trust created for the purpose of funding future deficits arising from the operation and maintenance of the Seaway. Transfers of funds to the Corporation to cover operating deficits and capital assets acquisitions as they occur will be accounted for as revenue in the statement of revenue and expenses.

The Corporation is the Trustee for both of these trusts.

The Corporation is exempt from income tax under section 149(1) (l) of the Income Tax Act.

## 2. Operating Agreement

The Corporation was mandated to manage, operate and maintain the Seaway in accordance with a Management, Operation and Maintenance Agreement, which requires the Corporation to negotiate five-year business plans throughout the term of the agreement with the Minister of Transport. The business plan includes anticipated revenues and operating costs and an "Asset Renewal Plan". The Corporation is mandated to charge tolls and other revenues to finance the operation and maintenance of the Seaway, and to recover from the Government of Canada such additional funds, to eliminate operating deficits when required, in accordance with the terms of agreement.

The above agreement also provides for the formation of a "Capital Committee" comprising two representatives of the Corporation and two representatives of the Crown who will review annual plans for the capital, maintenance and asset replacement requirements of the assets under administration of the Corporation. The Committee reviews the Asset Renewal Plan each year and determines if it is appropriate or whether any changes are warranted.

## 3. Corporation's Reserve Account

The Corporation is mandated under the Management, Operation and Maintenance Agreement to establish a notional reserve account. The account is increased in respect of recoveries of operating costs incurred by the Corporation, through government contribution, insurance or indemnity, as well as favourable variances in operating costs and asset renewal costs between those incurred in any year and the projected costs according to the business plan. The notional reserve is reduced by unfavourable variances in actual operating costs and other adjustments. A negative balance would require the Corporation to increase Commercial Tolls over and above preset percentage toll increase contemplated in the Agreement. The Corporation's notional reserve has a positive balance of \$19,842 in 2007 (2006 - \$17,801).

# Notes to the Financial Statements

year ended March 31, 2007  
(\$000's)

## 4. Summary of Significant Accounting Policies

The financial statements have been prepared in accordance with Canadian generally accepted accounting principles for not-for-profit organizations using the deferral method of accounting. A summary of significant accounting policies follows:

### **a) Revenue**

Toll revenue and other service charges are recognized as revenue when earned.

### **b) Supplies inventory**

Supplies inventory comprises equipment and supplies used in the operation and maintenance of the Seaway. It includes spare parts which were transferred to the Corporation on October 1, 1998. Certain parts were transferred at nominal value. Supplies are recorded at average cost.

### **c) Capital assets**

Capital assets of the Corporation consist of temporary structures, movable assets such as motor vehicles, small vessels employed in the operation of the Seaway and office furniture and equipment, including computers and related software. Such assets are capitalized if they have an initial cost of at least \$3 (three thousand dollars).

Additions are recorded at cost. The cost of assets sold, retired or abandoned, and the related accumulated amortization are removed from the accounts on disposal. Gains or losses on disposals are credited or charged to operations.

Amortization is recorded using the straight-line method based on the estimated useful service lives of the assets.

The Corporation treats all major maintenance and refurbishment costs, as well as any additions to existing capital assets of the Seaway which were transferred to the Government of Canada on the wind-up of SLSA, (defined as "existing managed assets"), as asset renewal expenses.

### **d) Contributions related to capital assets**

The deferral method of accounting for contributions related to capital assets is followed. Contributions are deferred and amortized as revenue in the year in which the related amortization for such assets is expensed.

### **e) Impairment of long-lived assets**

Long-lived assets are tested for recoverability whenever events or changes in circumstances indicate that their carrying amount may not be recoverable. An impairment loss is recognized when their carrying value exceeds the total undiscounted cash flows expected from their use and eventual disposition. The amount of the impairment loss is determined as the excess of the carrying value of the asset over its fair value.

### **f) Employee termination benefits**

Employees of the Corporation are entitled to specified benefits as provided for under labour contracts and conditions of employment. These benefits include accumulated sick leave and furlough leave which are payable upon termination of employment. Usually, the benefits correspond to the greater of a week's salary (two weeks for the first year of service) for each year of service, up to a maximum of 28 weeks or 75% of the balance of the employee's accumulated sick leave days. Employees are allowed 15 days of sick leave per year. The liability for benefits is recorded in the accounts as the benefits accrue to the employees.

### **g) Pension plan**

The Corporation has established its own defined benefit pension plan and employees were allowed the option of transferring their entitlement to the new plan or remaining with the Public Service Superannuation Plan. New employees, effective April 1, 1999, become members of the Corporation's pension plan.

### **h) Use of estimates**

The preparation of financial statements in conformity with Canadian generally accepted accounting principles requires management to make estimates and assumptions that affect the reported amounts of assets and liabilities and disclosures of contingent assets and liabilities at the date of the financial statements and the reported amounts of revenue and expenses during the reporting period. Actual results could differ from these estimates.

The estimated useful life of the capital assets and the assumptions of expected economic trends for the post employment benefits are the most significant items where estimates are used.

## Notes to the Financial Statements

year ended March 31, 2007  
(\$000's)

### 5. Due from Capital Fund Trust

The Corporation has an amount receivable from the Capital Fund Trust to cover specific Seaway support obligations such as the Corporation's deficits, net capital acquisitions and other short-term cash requirements in accordance with the Trust Agreement. No terms of repayment exist for this receivable.

Changes in the balance due from the Capital Fund Trust at March 31, were as follows:

	<b>2007</b>	2006
Net balance, beginning of year	<b>\$ 23,452</b>	\$ 27,011
Net set off of opening accounts receivable and accounts payable	(45)	28
Cash paid to (by) the Capital Fund Trust	7,412	(4,480)
Payment of previous year's deficit	(24,412)	(23,520)
Contribution receivable for capital acquisitions	1,411	1,656
Contribution receivable for operating expenses	19,478	22,757
Net balance, end of year	\$ 27,296	\$ 23,452

### 6. Capital Assets

	Annual Amortization Rate	Cost	<b>2007</b>		2006 Net Book Value
			Accumulated Amortization	Net Book Value	
Information technology systems	20%	\$ 12,817	\$ 11,348	\$ 1,469	\$ 1,404
Vehicles	10-20%	5,788	3,674	2,114	1,801
Floating equipment	2-20%	4,059	3,538	521	617
Machinery and office equipment	2-20%	4,012	2,338	1,674	1,604
Infrastructure equipment	2-20%	6,851	3,836	3,015	3,192
Assets under construction	-	5	-	5	613
		\$ 33,532	\$ 24,734	\$ 8,798	\$ 9,231

### 7. Due from Employee Termination Benefits Trust Fund

This amount represents the funds set aside for the accrued employee termination benefits liability of the Corporation which is represented by the net assets in the Employee Termination Benefits Trust Fund.

## Notes to the Financial Statements

*year ended March 31, 2007*

*(\$000's)*

### 8. Post Employment Benefits

The Corporation has defined benefit pension plans for employees and also provides post employment benefits, other than pension, including supplemental health and life insurance for retired employees. Information about the defined benefit plans and post employment benefits are as follows:

	<b>2007</b>		
	Pension Benefit Plan	Supplementary Pension Benefit Plan	Other Benefit Plans
Accrued benefit obligation			
Balance, beginning of year	<b>\$ 166,072</b>	<b>\$ 872</b>	<b>\$ 44,557</b>
Current service cost (employer)	<b>7,328</b>	<b>44</b>	<b>1,375</b>
Interest cost	<b>8,603</b>	<b>46</b>	<b>2,270</b>
Member contributions	<b>1,686</b>	<b>–</b>	<b>–</b>
Benefits paid	<b>(3,796)</b>	<b>(25)</b>	<b>(1,811)</b>
Actuarial (gain) loss	<b>(13,124)</b>	<b>41</b>	<b>(1,615)</b>
Balance, end of year	<b>\$ 166,769</b>	<b>\$ 978</b>	<b>\$ 44,776</b>
Plan assets			
Fair value, beginning of year	<b>\$ 154,671</b>	<b>\$ 1,118</b>	<b>\$ 15,020</b>
Return on plan assets	<b>10,612</b>	<b>39</b>	<b>–</b>
Corporation contribution	<b>11,638</b>	<b>71</b>	<b>1,920</b>
Investment experience gain	<b>11,375</b>	<b>50</b>	<b>–</b>
Member contributions	<b>1,686</b>	<b>–</b>	<b>–</b>
Benefits paid	<b>(3,796)</b>	<b>(25)</b>	<b>(1,811)</b>
Fair value, end of year	<b>\$ 186,186</b>	<b>\$ 1,253</b>	<b>\$ 15,129</b>
Funded status – plan surplus (deficit)	<b>\$ 19,417</b>	<b>\$ 275</b>	<b>\$ (29,647)</b>
Unamortized past service cost	<b>808</b>	<b>–</b>	<b>–</b>
Unamortized net actuarial (gain) loss	<b>(6,798)</b>	<b>253</b>	<b>5,194</b>
Accrued benefit asset (liability) recognized	<b>\$ 13,427</b>	<b>\$ 528</b>	<b>\$ (24,453)</b>

# Notes to the Financial Statements

*year ended March 31, 2007  
(\$000's)*

## 8. Post Employment Benefits (Continued)

	2006		
	Pension Benefit Plan	Supplementary Pension Benefit Plan	Other Benefit Plans
Accrued benefit obligation			
Balance, beginning of year	\$ 130,883	\$ 704	\$ 38,900
Current service cost (employer)	5,669	36	1,166
Interest cost	8,004	44	2,320
Member contributions	1,715	—	—
Benefits paid	(2,335)	(22)	(1,724)
Actuarial loss	22,136	110	3,895
Balance, end of year	\$ 166,072	\$ 872	\$ 44,557
Plan assets			
Fair value, beginning of year	\$ 126,496	\$ 888	\$ 14,530
Return on plan assets	8,755	33	—
Corporation contribution	10,226	209	2,214
Investment experience gain	9,814	10	—
Member contributions	1,715	—	—
Benefits paid	(2,335)	(22)	(1,724)
Fair value, end of year	\$ 154,671	\$ 1,118	\$ 15,020
Funded status – plan surplus (deficit)	\$ (11,401)	\$ 246	\$ (29,537)
Unamortized past service cost	1,078	—	—
Unamortized net actuarial loss	17,883	292	7,358
Accrued benefit asset (liability) recognized	\$ 7,560	\$ 538	\$ (22,179)

### **Significant assumptions**

The significant actuarial assumptions adopted in measuring the Corporation's accrued benefit obligations are as follows:

(Weighted average assumptions as of January 1, 2006)

	Pension Benefit Plan	Supplementary Pension Benefit Plan	Other Benefit Plans
Discount rate	5.10%	5.10%	5.10%
Expected rate of return on plan assets	6.75%	3.38%	0.00%
Rate of compensation increase	4.00%	4.00%	4.00%

# Notes to the Financial Statements

*year ended March 31, 2007  
(\$000's)*

## 8. Post Employment Benefits (Continued)

(Weighted average assumptions as of January 1, 2005)

	Pension Benefit Plan	Supplementary Pension Benefit Plan	Other Benefit Plans
Discount rate	5.10%	5.10%	5.10%
Expected rate of return on plan assets	6.75%	3.38%	0.00%
Rate of compensation increase	4.00%	4.00%	4.00%

For measurement purposes, a 9.11% health care cost trend rate was assumed for 2007 (2006 - 9.87%), decreasing gradually to 4.62% in 2016 and remaining at that level thereafter.

The expected rate of return on other benefits plan is 0% because the terms whereby the Employee Termination Benefits Trust Fund was established provide that all the income earned by the Trust Fund is to be transferred to the Capital Fund Trust.

## 9. Deferred Contributions Related to Capital Assets

Deferred contributions related to capital assets represent contributions from the Government of Canada for the acquisition of capital assets as per the Management, Operation and Maintenance Agreement and are amortized at the same rate as the capital assets they represent.

The deferred contributions balance for the year are composed of the following:

	<b>2007</b>	2006
Balance, beginning of year	<b>\$ 7,615</b>	\$ 7,370
Plus: Current year contributions for the acquisition of capital assets	<b>1,410</b>	1,656
Less: Amortization of assets acquired with deferred contributions	<b>(1,474)</b>	(1,411)
Balance, end of year	<b>\$ 7,551</b>	\$ 7,615

## 10. Equity of Canada

	<b>2007</b>	2006
Secured contribution of Canada	<b>\$ 36,000</b>	\$ 36,000
Contribution to the Capital Fund Trust	<b>(24,000)</b>	(24,000)
Surplus	<b>4,237</b>	644
	<b>\$ 16,237</b>	\$ 12,644

Upon transfer of certain assets of SLSA to the Corporation on October 1, 1998, the Corporation signed a general security agreement with the Government of Canada covering all the assets of the Corporation, evidenced by a limited recourse term promissory note with a face value of \$36,000. The note is payable without interest on the earlier of (a) March 31, 2018, and (b) the termination for any reason whatsoever, of the Management, Operation and Maintenance Agreement. Recourse by the Government of Canada is limited to a) the collateral as defined in the general security agreement; and b) the Hypothecated Property (as defined in the Deed of Movable Hypothec between the Corporation and SLSA); and set off against the Purchase Price (as defined in the Option Agreement between the Corporation and Her Majesty).

# Notes to the Financial Statements

year ended March 31, 2007  
(\$000's)

## **11. Contributions from the Capital Fund Trust**

The Corporation is entitled to contributions from the Capital Fund Trust to fund the operating deficit and for capital asset acquisitions in accordance with the Operations and Management Agreement. The contribution towards operations is equal to the excess of expenses over revenue, increased by transaction costs related to the commercialization of the Seaway adjusted for the non-cash items for amortization, the undepreciated cost of capital assets disposed of, and the post retirement benefits variation.

	2007	2006
Excess of expenses over revenue before adjustments	<b>\$ 15,866</b>	\$ 19,411
Plus: Gain on disposal of assets	-	38
Amortization of deferred contributions related to capital assets	<b>1,474</b>	1,411
Post retirement benefits	<b>3,594</b>	3,660
Special examination costs	<b>388</b>	-
Less: Proceeds from disposal of capital assets	(70)	(85)
Loss on disposal of capital assets	(121)	-
Amortization of capital assets	<b>(1,653)</b>	(1,678)
Contribution from Capital Fund Trust for operating expenses	<b>\$ 19,478</b>	\$ 22,757
Contribution from Capital Fund Trust towards acquisitions of capital assets	<b>\$ 1,411</b>	\$ 1,656

## **12. Commitments**

As at March 31, 2007, contractual commitments for capital and other expenditures amounted to \$2,399 (2006 - \$2,962).

## **13. Contingencies**

The Corporation, in the normal course of business, experiences claims for a variety of reasons. Claims outstanding at March 31, 2007 totalling \$750 (2006 - \$25,523) have not been provided for in the accounts. Management is of the opinion that these actions will not result in any material losses to the Corporation. Claims relating to operation and maintenance of the Seaway incurred by SLSA prior to October 1, 1998 became the obligation of Transport Canada.

# Notes to the Financial Statements

*year ended March 31, 2007*

## 14. Directors' and Officers' Remuneration

The remuneration earned by the directors and officers, in actual dollars, was as follows:

a) Directors' remuneration comprises a fixed fee and a per diem based on attendance at meetings of the Board and its committees.

Name	Appointment Date	Committee and position	Remuneration in 2006/2007
Guy C. Véronneau (*)	August 2006	Board Chair	
	February 2005	Ad Hoc Tolls Member	
	August 2006	Human Resources Member	
	August 2006	Governance Member	\$ 30,900
Peter G. Cathcart	October 2004	Board Director	
	August 2006	Governance Chair	23,200
W. Nick Fox	January 2002	Board Director	
	August 2004	Asset Renewal Chair	
	February 2005	Ad Hoc Tolls Member	
	August 2006	Human Resources Member	25,000
Richard Gaudreau	February 2005	Board Director	
	February 2005	Governance Member	
	February 2005	Audit Member	25,400
Paul A. Gourdeau	August 2006	Board Member	
	August 2006	Asset Renewal Member	
	August 2006	Ad Hoc Tolls Member	15,600
William Keays	November 2004	Board Director	
	February 2005	Audit Chair	
	August 2006	Asset Renewal Member	26,200
Ian MacGregor	November 2006	Board Member	
	November 2006	Audit Member	
	November 2006	Ad Hoc Tolls Member	7,400
David F. Mothersill	January 2006	Board Director	
	January 2006	Ad Hoc Tolls Member	
	August 2006	Human Resources Chair	25,630
Georges H. Robichon (**)	July 1998	Board Director	
	November 1998	Governance Chair	
	February 2005	Ad Hoc Tolls Member	9,900
J. Douglas Smith (***)	August 2004	Board Chair	
	August 2004	Governance Member	
	February 2005	Ad Hoc Tolls Member	
	December 2005	Human Resources Chair	21,550
			\$ 210,780

(\*) Board Member since August 2004

(\*\*) Term completed August 2006

(\*\*\*) Term completed November 2006

b) Remuneration paid for the five (5) officers, as employees of the Corporation, was \$947,391.

## 14. Remunération des administrateurs et des dirigeants

Nom	Date de nomination	Comité et poste	Remunération
Guy C. Veronneau (*)	Aout 2006	Conseil Président Tarifs ad hoc Ressources humaines Membre	30 900 \$
Peter G. Cathcart	Octobre 2004	Conseil Président Régie Membre	23 200
W. Nick Fox	Janvier 2002	Conseil Président Régie Membre	25 000
Richard Gaudreau	Février 2005	Conseil Président Ressources humaines Membre	25 400
Paul A. Gourdeau	Aout 2006	Conseil Président Régie Membre	26 200
William Keays	Novembre 2004	Conseil Président Vérification Comité des actifs Membre	7 400
Ian MacGregor	Novembre 2006	Conseil Président Vérification Comité des actifs Membre	25 630
David F. Motherwell	Janvier 2006	Conseil Président Vérification Comité des actifs Membre	9 900
George H. Robichon (**)	Juillet 1998	Conseil Président Directeur Ressources humaines Membre	21 550
J. Douglas Smith (***)	Aout 2004	Conseil Président Régie Membre	210 780 \$
(*) Membre du Conseil depuis Août 2004			
(**) Terme complète novembre 2006			
(***) Terme complète août 2006			

(a) La remunération obtenue par les administrateurs comprenant des honoraires fixes et une indemnité journalière basée sur la présence aux réunions du conseil et de ses comités.

La remunération obtenue par les administrateurs et les dirigeants, en dollars réels, était la suivante :

de l'exercice terminé le 31 mars 2007

## Notes complémentaires

la responsabilité de Transports Canada.  
donc l'AVMSL a fait l'objet avant le 1er octobre 1998, soit concernant l'exploitation et l'entretien de la Voie maritime, de portes substantielles pour la Corporation. Les litiges direction est d'avis que ces poursuites n'entraîneront pas 25 523 \$) et ne sont pas inscrits dans les livres. La souffrance au 31 mars 2007 s'élèvent à 750 \$ (2006 - 2 962 \$).  
Dans le cours normal de ses activités, la Corporation fait l'objet de litiges pour diverses raisons. Les litiges en capital et autres dépenses se chiffrent à 2 399 \$ (2006

### 13. Eventualités

Au 31 mars 2007, les engagements contractuels liés au

## 12. Engagements

Moins : Les produits de l'aliénation d'immobilisations	(1 653)	(1 678)	Less amortissement des immobilisations	
Less avantages complémentaires de retraite	1 474	1 411	Less amortissement des appports reportés liés aux immobilisations	
Plus: Gain sur la cession d'immobilisations	-	38	Perte sur vente d'immobilisations	
Excedent des charges sur les produits avant ajustements	15 866 \$	19 411 \$	Gains d'examen spécial	
2007	2006		Less avantages complémentaires de retraite	
			Moins : Les produits de l'aliénation d'immobilisations	
			Less amortissement des immobilisations	
			Contribution du Fonds de capital en fiducie pour financer	
			Contribution du Fonds de capital en fiducie pour financer	
			Contribution du Fonds de capital en fiducie pour financer	
			Contribution du Fonds de capital en fiducie pour financer	
			Less acquisitions d'immobilisations	

La Corporation est autorisée à recevoir une contribution du Fonds de capital en fiducie pour financer le déficit d'exploitation et les acquisitions d'immobilisations en vertu de l'Entente de gestion, exploitation et entretien. La contribution pour financer les opérations équivaut à l'excédent des dépenses sur les revenus, augmenté des frais de transaction liés à la commerciale d'immobilisations en vertu de l'Entente de gestion, exploitation et entretien. La contribution pour financer les cessions d'immobilisations et de l'écart des avantages complémentaires de retraite.

## 11. Contribution du fonds de capital en fiducie

de l'exercice terminé le 31 mars 2007  
(en milliers de dollars)

## Notes complémentaires

Corporation et Sa Majesté).  
qu'il est défini dans le contrat d'option intervenu entre la  
la Corporation et l'AVMSL, et déduit du prix d'achat (tel  
dans le contrat d'hypothèque mobilier intervenu entre  
et b) à la propriété hypothéquée (telle qu'elle est définie  
telle qu'elle est définie dans l'entente de vente générale  
du Gouvernement du Canada est limité à la garantie  
l'entente de gestion, exploitation et entretien. Le recours  
2018 ou b) à l'exploitation, pour une raison quelconque, de  
à la première des deux dates suivantes : a) le 31 mars  
nominal de 36 000 \$. Le billet est payable sans intérêt  
billet à ordre à terme avec garantie limitee d'une valeur  
courant tous les actifs de la Corporation, attestée par un  
de sûrete générale avec le Gouvernement du Canada  
le 1er octobre 1998, la Corporation a signé une entente  
Au transfert de certains actifs de l'AVMSL à la Corporation

	16 237 \$	12 644 \$
2007		
Appport Garantie du Canada	36 000 \$	36 000 \$
Appport au Fonds de capital en fiducie (24 000)	4 237	644
Surplus		

## 10. AVOR DU CANADA

transfère au Fonds de capital en fiducie.  
Les prestations de cessation d'emploi en fiducie que tout revenu gagné par le Fonds en fiducie doit être  
Le taux de rendement prévu des autres régimes de retraite est à 0 % car les modalités selon lesquelles le Fonds pour  
Aux fins de l'évaluation, un taux tendanciel de croissance annuelle hypothétique du coût des soins de santé a été fixé à  
9,11 % pour 2007 (2006 - 9,87%). Ce taux devrait diminuer graduellement pour atteindre 4,62 % en 2016 et demeurer à ce  
niveau par la suite.

Régime de retraite	Autre	Régime de supplémentaire
5,10 %	5,10 %	5,10 %
6,75 %	6,75 %	3,38 %
5,10 %	5,10 %	0,00 %
4,00 %	4,00 %	4,00 %

(Moyenne pondérée des hypothèses au 1<sup>er</sup> janvier 2005)

## 8. Avantages sociaux futurs (suite)

de l'exercice terminé le 31 mars 2007  
(en milliers de dollars)

## Notes complémentaires

### **8. Avantages sociaux futurs (suite)**

de l'exercice terminé le 31 mars 2007

## Notes complémentaires

Moyenne pondérée des hypothèses au 1 <sup>er</sup> janvier 2006			
Hypothèses actuarielles significatives			
Réglime de retraite	Autre régime	Réglime de supplémentaire	Réglime de supplémentaire
5,10 %	5,10 %	5,10 %	4,00 %
6,75 %	6,75 %	3,38 %	0,00 %
Taux d'actualisation	Taux de rendement prévu de l'actif du régime	Taux de remunération	Taux de croissance de la remunération
2006			
0,00 %	0,00 %	4,00 %	4,00 %
5,10 %	5,10 %	5,10 %	5,10 %
3,38 %	3,38 %	6,75 %	6,75 %
Autre régime	Réglime de supplémentaire	Réglime de retraite	Réglime de retraite
Les hypothèses actuarielles significatives retenues par la Corporation pour évaluer ses obligations au titre des prestations	constitue	constitue	constitue
Actif (passif) constate au titre des prestations constituees	7 560 \$	538 \$	(22 179) \$
Stutuation de capitalisation - (déficit) excédent	(11 401) \$	246 \$	(29 537) \$
Coût des prestations au titre des services	1 078	-	-
Passes, non amorties	17 883	292	7 358
Perre actuarielle nette non amortie	-	-	-
Actif (passif) constate au titre des prestations constituees	7 560 \$	538 \$	(22 179) \$

<b>2007</b>	Notes complémentaires	de l'exercice terminé le 31 mars 2007 (en milliers de dollars)
	Déligation au titre des prestations constitutives	Supplémentaires autres que les avantages pour les employés à la retraite. L'information concernant ce régime de retraite à prestations déterminées complémentaires, pour les employés à la retraite.
	Solde au début de l'exercice	La Corporation a un régime de retraite à prestations déterminées pour ses employés qui offre aussi des avantages
	Gout des services rendus (employeur)	complémentaires qui comprennent des assurances maladie et assurances-vie
	Intérêts débiteurs	La Corporation a un régime de retraite à prestations déterminées pour ses employés qui offre aussi des avantages
	Contribution des membres	complémentaires autres que les avantages pour les employés à la retraite.
	Prestations versées	Supplémentaires pour les employés à la retraite. L'information concernant ce régime de retraite à prestations déterminées
	Actif du régime	les avantages complémentaires, est la suivante :
	Solde à la fin de l'exercice	
	Juste valeur au début de l'exercice	
	Rendement de l'actif du régime	
	Gains actuel de placement	
	Contribution des membres	
	Prestations versées	
	Actif du régime	
	Juste valeur au début de l'exercice	
	Rendement de l'actif du régime	
	Gains actuel de placement	
	Contribution des membres	
	Prestations versées	
	Actif du régime	
	Juste valeur à la fin de l'exercice	
	Situation de capitalisation - excédent (déficit)	
	Coût des prestations au titre des services passés, non amorties	
	(Gain) perte actuarielle nette non amortie	
	Actif (passif) constaté au titre des prestations constitutives	

## 8. Avantages sociaux futurs

La Corporation a un régime de retraite à prestations déterminées pour ses employés qui offre aussi des avantages complémentaires autres que les avantages pour les employés à la retraite. L'information concernant ce régime de retraite à prestations déterminées supplémentaires, pour les employés à la retraite.

Ce montant représente les fonds mis de côté pour l'obligation de la Corporation décaulant des prestations accumulées de cessation d'emploi en fiducie.

## 7. Fonds pour prestations de cessation d'emploi en fiducie

	20%	12 817 \$	11 348 \$	1 469 \$	1 404 \$	1 801	2 114	3 674	5 788	10-20%	Véhicules	Équipement flottant	Machines et matériel de bureau	Matériel d'infrastructure	Immobilisations en construction	-	5	5	613	9 231 \$	
Systèmes de technologie de l'information																					
2006	Taux	2007																			
2006	d'amortis-	Amortis-	Valueur	sement annuel	Cout	sement cumulé	nette	nette	nette	nette											
Véhicules	10-20%	20%	20%	12 817 \$	12 348 \$	1 469 \$	1 404 \$	1 801	2 114	3 674	5 788	10-20%	1 604	1 674	2 338	4 059	2 020%	2 020%	2 020%	2 020%	
Équipement flottant	Équipement flottant	Équipement flottant	Équipement flottant	Équipement flottant	Équipement flottant	Équipement flottant	Équipement flottant	Équipement flottant	Équipement flottant	Équipement flottant	Équipement flottant	Équipement flottant	Équipement flottant	Équipement flottant	Équipement flottant	Équipement flottant	Équipement flottant	Équipement flottant	Équipement flottant	Équipement flottant	
Machines et matériel de bureau	Machines et matériel de bureau	Machines et matériel de bureau	Machines et matériel de bureau	Machines et matériel de bureau	Machines et matériel de bureau	Machines et matériel de bureau	Machines et matériel de bureau	Machines et matériel de bureau	Machines et matériel de bureau	Machines et matériel de bureau	Machines et matériel de bureau	Machines et matériel de bureau	Machines et matériel de bureau	Machines et matériel de bureau	Machines et matériel de bureau	Machines et matériel de bureau	Machines et matériel de bureau	Machines et matériel de bureau	Machines et matériel de bureau	Machines et matériel de bureau	
Matériel d'infrastructure	Matériel d'infrastructure	Matériel d'infrastructure	Matériel d'infrastructure	Matériel d'infrastructure	Matériel d'infrastructure	Matériel d'infrastructure	Matériel d'infrastructure	Matériel d'infrastructure	Matériel d'infrastructure	Matériel d'infrastructure	Matériel d'infrastructure	Matériel d'infrastructure	Matériel d'infrastructure	Matériel d'infrastructure	Matériel d'infrastructure	Matériel d'infrastructure	Matériel d'infrastructure	Matériel d'infrastructure	Matériel d'infrastructure	Matériel d'infrastructure	
Immobilisations en construction	Immobilisations en construction	Immobilisations en construction	Immobilisations en construction	Immobilisations en construction	Immobilisations en construction	Immobilisations en construction	Immobilisations en construction	Immobilisations en construction	Immobilisations en construction	Immobilisations en construction	Immobilisations en construction	Immobilisations en construction	Immobilisations en construction	Immobilisations en construction	Immobilisations en construction	Immobilisations en construction	Immobilisations en construction	Immobilisations en construction	Immobilisations en construction	Immobilisations en construction	Immobilisations en construction

## 6. IMMOBILISATIONS

2006	27 296 \$	23 452 \$	27 011 \$	23 452 \$	28	(45)	7 412	(4 480)	(23 520)	1 411	1 656	19 478	22 757	Appart à recevoir pour les dépenses d'exploitation	Appart à recevoir pour les acquisitions d'immobilisations	Remboursement du déficit de l'exercice précédent	Encaisse payée au (par le) Fonds de capital en fiducie	Etat de compte net des débiteurs d'ouverture et des créditeurs	Solde au début	Solde net à la fin	
2006	2007																				
2006	Taux	2007																			
2006	d'amortis-	Amortis-	Valueur	sement annuel	Cout	sement cumulé	nette	nette	nette	nette	nette	nette	nette								
Véhicules	10-20%	20%	20%	20%	20%	20%	20%	20%	20%	20%	20%	20%	20%	20%	20%	20%	20%	20%	20%	20%	
Équipement flottant	Équipement flottant	Équipement flottant	Équipement flottant	Équipement flottant	Équipement flottant	Équipement flottant															
Machines et matériel de bureau	Machines et matériel de bureau	Machines et matériel de bureau	Machines et matériel de bureau	Machines et matériel de bureau	Machines et matériel de bureau	Machines et matériel de bureau															
Matériel d'infrastructure	Matériel d'infrastructure	Matériel d'infrastructure	Matériel d'infrastructure	Matériel d'infrastructure	Matériel d'infrastructure	Matériel d'infrastructure															
Immobilisations en construction	Immobilisations en construction	Immobilisations en construction	Immobilisations en construction	Immobilisations en construction	Immobilisations en construction	Immobilisations en construction	Immobilisations en construction														

## 5. MONTANT DU PAR LE FONDS DE CAPITAL EN FIDUCIE

de l'exercice terminé le 31 mars 2007  
(en milliers de dollars)

## Notes complémentaires



## 2. Entente d'exploitation

La corporatoh a ete mandatee pour gerer, exploiter et

La Corporation a été mandatée pour gérer, exploiter et entretenir la Voie maritime conforme à une Entente de gestion, exploitation et entretien qui exige que la

de fonctionnement, conformément aux conditions de

L'entente susmentionnée prévoit également la formation d'un "comité des amis" composé de deux représentants de l'entente.

de la Corporat<sup>e</sup>ion et de deux repr<sup>e</sup>sentants de l'Etat,  
qui examinera les plans annuels pour les besoins  
d'immobilisations, d'entretien et de renouvellement des  
actifs sous administration de la Corporation. Le Comit<sup>e</sup>  
examiner<sup>a</sup> chaque ann<sup>e</sup>e le Plan de renouvellement  
des actifs et determinera s'il est approp<sup>ri</sup>e ou si des  
changements sont nécessaires.

changes in the environment is impossible.

Change methods is impossible.

des actifs et déterminera si il est approprié ou si des

examiner chaque année le Plan de renouvellement

actifs sous administration de la Corporation. Le Comité

d'immobilisations, d'entretien et de renouvellement

qui examinera les plans annuels pour les besoins

de la Corporation et de deux représentants de l'Etat.

En échange de sa contribution prévoit également la formation d'un "Comité des actifs" composé de deux représentants

L'entente susmentionnée prévoit également la format

Le tourisme durable, comme une autre façon de vivre.

Indus supplies materials pour éliminer au besoin les déchets fonctionnement conformément aux conditions de

que recouvrir, apprises du Gouvernement du Canada, devront supplémentaires pour délimiter les dé-

tinancier l'exploitation et l'entretien de la Voie maritime

prélever des dégâts et de recevoir d'autres produits p

renouvellement des actifs". La Corporation est obligée

et les frais d'exploitation prévus ainsi qu'un "Plan de

de l'entreprise. Le plan d'entreprise englobe les produits et services proposés.

plans d'entreprises qui dépendent toute la durée de leur mise en œuvre.

de gestion, exploitation et commercialisation qui existe que la Corporation négocie avec le ministre des Transports.

elucidate the underlying cellular mechanisms controlling the early stages of the disease.

La Corporation a été mandatée pour gérer, exploiter et entretenir la Vaca marina Captain's Impact à l'île Efraim.

### 3. Constitution en personne morale

(en milliers de dollars)

de l'exercice termine le 31 mars 2007

## Notes complémentaires

			Etat des flux de trésorerie
2006	2007		
		AUX ACTIVITÉS SUIVANTES :	
RENTREES (SORTEES) NETTES DE FONDS LIÉES			
AUX ACTIVITÉS SUIVANTES :			
de l'exercice terminé le 31 mars 2007			
(en milliers de dollars)			
ACTIVITÉS DE FONCTIONNEMENT			
Excédent des produits sur les charges			
Eléments sans incidence sur l'encaisse			
Amortissement des immobilisations			
Perre (gain) sur la vente d'immobilisations			
Amortissement des immobilisations			
Variation dans les éléments hors caisse du fonds			
de roulement lié au fonctionnement			
ACTIVITÉS DE FINANCEMENT			
Contributions du Fonds de capital en fiducie envers			
des acquisitions d'immobilisations			
(Augmentation) diminution du montant du par le Fonds de			
capital en fiducie			
ACTIVITÉS D'INVESTISSEMENT			
Acquisitions d'immobilisations			
Produit de l'aliénation d'immobilisations			
DIMINUTION NETTE DE L'ENCASSE			
(2 607)			
ENCASSE AU DÉBUT			
6 686			
ENCASSE À LA FIN			
4 079 \$			



## Etat de l'évolution de l'actif net

de l'exercice terminé le 31 mars 2007  
(en milliers de dollars)

	SOLDE AU DEBUT	1 616 \$	12 644 \$	- \$	14 260 \$	10 914 \$
Investissement dans les immobilisations	Avoir du résultat de fonctionnement	Total 2007	Canada 2006	Immobilisations	Rejets de	SOLDE AU DEBUT
SUR LES CHARGES	-	-	3 224	-	-	Acquisition nette d'immobilisations
EXCEDENT DES PRODUITS	-	-	-	(1 220)	1 220	Apports liés aux immobilisations, net de l'amortissement
-	-	-	-	-	64	Varation dans les avantages sociaux futurs
-	-	-	3 583	(3 583)	-	Varation nette du régime de retraite supplémentaire
-	-	-	-	-	10	Amortissement des immobilisations
-	-	-	-	(10)	-	SOLDE A LA FIN
-	-	-	-	1 653	-	14 260 \$
-	-	-	-	(1 653)	-	17 484 \$
-	-	-	-	-	-	16 237 \$
-	-	-	-	-	-	12 47 \$

				EXCÉDENT DES PRODUITS SUR LES CHARGES
			3 224 \$	3 346 \$
		22 757		
		19 478		les dépenses d'exploitation (note 11)
				Contribution du Fonds de capital en fiducie pour financer
		-		Coûts de l'examen spécial
		(388)		Coûts de l'examen spécial et la contribution du Fonds de capital en fiducie
		(15 866)		Excédent des charges sur les produits avant les coûts de
		95 455		
		101 064		
				Amortissement des immobilisations
		1 678		Perre sur la vente d'immobilisations
		1 653		Entretien hydro-électrique
		121		Renouvellement des actifs (note 4C)
		80		Fonctionnement
		258		Chargés
		35 531		
		33,075		
		60 444		
		63 679		
		76 044		
		85 198		
		1 411		Amortissement des appports reportés liés aux immobilisations (note 9)
		1 474		
		-		Gain sur la vente d'immobilisations
		38		
		488		Revenu de placements
		1 320		Revenus de licences - centrale électrique
		1 647		
		129		Droits de licence
		125		
		1 550		Autres revenus de navigation
		1 506		
		80 281 \$		Produits
		70 962 \$		
		2006		
		2007		

de l'exercice terminé le 31 mars 2007  
(en milliers de dollars)

## Estat des résultats



La direction de la Corporation de Gestion de la Voie Maritime du Saint-Laurent est responsable des présents états financiers et de tous les renseignements contenus dans le présent rapport annuel.

Les états financiers ont été préparés par la direction conformément aux principes comptables généralement reconnus et aux normes comptables précises dans les notes complémentaires aux états financiers. Au besoin, la direction a fait des jugements et des estimations éclairées à l'égard de l'enregistrement des transactions financières. Les renseignements qui paraissent allerurs dans le rapport annuel correspondent, le cas échéant, à ceux qui figurent dans les états financiers.

Pour s'acquitter de ses responsabilités, la direction a mis au point et maintient des systèmes de contrôle interne conçus pour fournir une certitude raisonnable que les livres comptables de la Corporation constituent un fondement fidèle pour la préparation des états financiers. Les politiques et procédures prévues ont pour objet de veiller à ce que les transactions soient autorisées de façon appropriée et que les actifs soient protégés contre les pertes et les utilisations non autorisées.

Le Conseil d'administration s'acquitte de sa responsabilité d'examiner les états financiers annuels principalement par l'entremise du Comité de vérification. Le Conseil d'administration a nommé un Comité de vérification composé de trois administrateurs externes.

Au cours de l'année, le Comité de vérification rencontre la direction, les vérificateurs internes et les vérificateurs extrêmes pour examiner toute question importante qui survient au sujet de la comptabilité, du contrôle interne et de la vérification, pour veiller à ce que la direction s'acquitte adéquatement de ses responsabilités. En outre, il examine les états financiers avant qu'ils ne soient présentés au Conseil d'administration pour approbation.

Les vérificateurs extrêmes et les vérificateurs internes ont libre accès aux membres du Comité de vérification, en présence ou non de la direction.

Les vérificateurs internes ont vérifié les états financiers, dont le rapport suit, ont vérifié les états financiers, et le président et chef de la direction

Serge Bergeron  
Chef de la direction financière et  
Directeur des services de support

Le 27 avril 2007  
Richard Corfe

## Responsabilité de la direction à l'égard des états financiers



## Résumé



Le succès de la réservation théorique s'élève à 19,8 millions de dollars.

L'examen de la situation financière et des résultats d'exploitation de la Corporation au terme de sa nouvelle année d'activité doit être lu de concert avec les états financiers figurant aux pages suivantes. Les résultats de 2007 concernent la période du 1er avril 2006 au 31 mars 2007. Les résultats de l'année précédente présentent aux fins de comparaison concernent la période du 1er avril 2005 au 31 mars 2006.

Rendement financier et réserve de la Corporation

En 2007, la Corporation a terminé sa neuvième année

de la Corporation

Rendement financier et réserve

Aperçu

*This document summarizes the period from 1st April 2005 to 31st March 2006.*

2007. Les résultats de l'année précédente présentent

2007 concerne la période du 1er avril 2006 au 31 mai

Chaque activité doit être liée à une ou plusieurs des étapes de la chaîne de valeur.

d'exploitation de la Corporation au terme de sa nouvelle

L'examen de la situation financière et des résultats

#### Résumé financier et résultats d'exploitation

17



## Conseil d'administration

(au 31 mars 2007)

Régie

# Congrès d'administration corporative de la Voie Maritime du Saint-Laurent

Peter G. Cathcart <sup>1\*</sup>

Richard J. Corfe  
Président et chef

Guy C. Véronneau 1., 2., 5  
Représenter les autres industries et groupes

David F. Mothersill 2\*, 5  
Représenter le secteur du fer et de l'acier

Ian MacGregor 3, 5  
Représenter le gouvernement québécois

William Keays 3, 4  
Représenter les autres industries et groupes

<http://www.csail.mit.edu/~davidm/>

Guy C. Véronneau 1, 2, 5

- Membres du :
  - 11.1. Comité de règlement
  - 11.2. Comité des ressources humaines
  - 11.3. Comité de vérification
  - 11.4. Comité du renouvellement des actifs
  - 11.5. Comité spécial des pèages
  - \* Président du comité

Membres du conseil d'administration  
William Keys, Richard Gaudreau  
DE Gauché à droite (haut): Paul A. Gour  
DE Gauché à droite (bas): David F. Mot  
Richard J. Corfe, W.N. (Nick) Fox  
Absent : Ian MacGregor





## Region Maisonneuve

La Voie maritime a aussi participé aux Journées du canal de Port Gouin le 5 août 2006. Installees dans une annexe du raisin et du vin à St. Catharines, une vingtaine d'employés ou membres de la famille d'employés de la région Niagara ont accompagné le char allégorique lors de la navigation sur la Voie maritime du Saint-Laurent. La grande tenue montée à côté du canal, des employés et des retombées de la Voie maritime ont également participé aux Journées du canal de Beauharnois.

A l'automne 2006, la CGVMSL a participé au défilé

Region Niagara

## Implication communautaire

Dans le cadre des efforts que nous déploions pour encourager la population locale à utiliser nos terrains à des fins récréatives, ce projet a exigé l'appui financier de deux partenaires afin d'améliorer la surface de la place publique. Le Conseil québécois du centre transcanadien a également une aire de repos pour les utilisateurs, du côté nord du port 3.

Le 3 juin 2006, la digue de la Rivière Sud a été intégrée au réseau transcanadien. La Voie maritime au

## Piste cyclable transcanadienne

Le 3 juillet 2006, la digue de la Rivière Sud a été intégrée au réseau transcanadien. La Voie maritime au travail de Saint-Lambert ont chacune planté un arbre pour marquer l'inauguration de la piste cyclable transcanadienne. Les deux partenaires ont également apporté leur soutien à la Fondation Hospital Charles Lemoyne visant à recueillir des fonds pour un nouveau centre de traitement du cancer.

CGVMSL et ses employés ont ainsi donné 54 629 \$. Au cours de l'année écoulée, nombre de nos employés ont donc du temps de l'argent à diverses œuvres de bienfaisance locales. Ils ont ainsi appuyé un marchathon au profit du refuge Women's Place de St. Catharines et Nord-Niagara, un Vélotour de 150 km à l'appui de la Société canadienne de la leucémie.

Dans le cadre de son engagement envers la RSE, la

United Way/Centraide

## Appui aux programmes et au bien-être des collectivités

CGVMSL a pour la première fois versé à la campagne

Centraide 2006 un montant équivalent aux contributions

des employés de toute l'organisation. Ensemble, la

CGVMSL offre un potentiel de la Voie maritime autre

soulignera le développement envers la RSE.

Le segment de Business and Beyond

• Le 14 décembre 2006, une équipe de tournage à l'environnement et à la qualité de vie au pays.

• Les segments de transport maritime appuie à l'économie

de transport maritime autre

avantages que le transport maritime offre les nombreux

habituelles. Le segment de Business and Beyond

• La Corporation de Gestion de la Voie Maritime du Saint-Laurent Engagement envers nos collectivités

communautaire, la CGVMSL offre l'accès aux terrains, un appui financier et un certain appui technique (électrique et visuelle). Dans l'esprit de la RSE et de l'implication communautaire, la CGVMSL a été extrêmement visible. Par-dessus tout, aux activités familiales. Ces derniers et, par-dessus tout, aux activités familiales. Ces derniers sont très consacrées aux enfants, un village de Beauchamois. La journal est consacrée aux enfants, un village de Beauchamois.

Le 27 août dernier, la troisième édition de BeauVENTois a

été tenue sur des terrains de la Voie maritime et d'Hydro-

Québec à Beauchamois.

Le 27 août dernier, la troisième édition de BeauVENTois a

été tenue sur des terrains de la Voie maritime et d'Hydro-

Québec à Beauchamois.

Le 27 août dernier, la troisième édition de BeauVENTois a

été tenue sur des terrains de la Voie maritime et d'Hydro-

Québec à Beauchamois.

Le 27 août dernier, la troisième édition de BeauVENTois a

été tenue sur des terrains de la Voie maritime et d'Hydro-

Québec à Beauchamois.

Le 27 août dernier, la troisième édition de BeauVENTois a

été tenue sur des terrains de la Voie maritime et d'Hydro-

Québec à Beauchamois.

Le 27 août dernier, la troisième édition de BeauVENTois a

été tenue sur des terrains de la Voie maritime et d'Hydro-

Québec à Beauchamois.

Le 27 août dernier, la troisième édition de BeauVENTois a

été tenue sur des terrains de la Voie maritime et d'Hydro-

Québec à Beauchamois.

Le 27 août dernier, la troisième édition de BeauVENTois a

été tenue sur des terrains de la Voie maritime et d'Hydro-

Québec à Beauchamois.

Le 27 août dernier, la troisième édition de BeauVENTois a

été tenue sur des terrains de la Voie maritime et d'Hydro-

Québec à Beauchamois.

Le 27 août dernier, la troisième édition de BeauVENTois a

été tenue sur des terrains de la Voie maritime et d'Hydro-

Québec à Beauchamois.

Le 27 août dernier, la troisième édition de BeauVENTois a

été tenue sur des terrains de la Voie maritime et d'Hydro-

Québec à Beauchamois.

Le 27 août dernier, la troisième édition de BeauVENTois a

été tenue sur des terrains de la Voie maritime et d'Hydro-

Québec à Beauchamois.

Le 27 août dernier, la troisième édition de BeauVENTois a

été tenue sur des terrains de la Voie maritime et d'Hydro-

Québec à Beauchamois.

Le 27 août dernier, la troisième édition de BeauVENTois a

été tenue sur des terrains de la Voie maritime et d'Hydro-

Québec à Beauchamois.

Le 27 août dernier, la troisième édition de BeauVENTois a

été tenue sur des terrains de la Voie maritime et d'Hydro-

Québec à Beauchamois.

Le 27 août dernier, la troisième édition de BeauVENTois a

été tenue sur des terrains de la Voie maritime et d'Hydro-

Québec à Beauchamois.

Le 27 août dernier, la troisième édition de BeauVENTois a

été tenue sur des terrains de la Voie maritime et d'Hydro-

Québec à Beauchamois.

Le 27 août dernier, la troisième édition de BeauVENTois a

été tenue sur des terrains de la Voie maritime et d'Hydro-

Québec à Beauchamois.

Le 27 août dernier, la troisième édition de BeauVENTois a

été tenue sur des terrains de la Voie maritime et d'Hydro-

Québec à Beauchamois.

Le 27 août dernier, la troisième édition de BeauVENTois a

été tenue sur des terrains de la Voie maritime et d'Hydro-

Québec à Beauchamois.

Le 27 août dernier, la troisième édition de BeauVENTois a

été tenue sur des terrains de la Voie maritime et d'Hydro-

Québec à Beauchamois.

Le 27 août dernier, la troisième édition de BeauVENTois a

été tenue sur des terrains de la Voie maritime et d'Hydro-

Québec à Beauchamois.

Le 27 août dernier, la troisième édition de BeauVENTois a

été tenue sur des terrains de la Voie maritime et d'Hydro-

Québec à Beauchamois.

Le 27 août dernier, la troisième édition de BeauVENTois a

été tenue sur des terrains de la Voie maritime et d'Hydro-

Québec à Beauchamois.

Le 27 août dernier, la troisième édition de BeauVENTois a

été tenue sur des terrains de la Voie maritime et d'Hydro-

Québec à Beauchamois.

Le 27 août dernier, la troisième édition de BeauVENTois a

été tenue sur des terrains de la Voie maritime et d'Hydro-

Québec à Beauchamois.

Le 27 août dernier, la troisième édition de BeauVENTois a

été tenue sur des terrains de la Voie maritime et d'Hydro-

Québec à Beauchamois.

Le 27 août dernier, la troisième édition de BeauVENTois a

été tenue sur des terrains de la Voie maritime et d'Hydro-

Québec à Beauchamois.

Le 27 août dernier, la troisième édition de BeauVENTois a

été tenue sur des terrains de la Voie maritime et d'Hydro-

Québec à Beauchamois.

Le 27 août dernier, la troisième édition de BeauVENTois a

été tenue sur des terrains de la Voie maritime et d'Hydro-

Québec à Beauchamois.

Le 27 août dernier, la troisième édition de BeauVENTois a

été tenue sur des terrains de la Voie maritime et d'Hydro-

Québec à Beauchamois.

Le 27 août dernier, la troisième édition de BeauVENTois a

été tenue sur des terrains de la Voie maritime et d'Hydro-

Québec à Beauchamois.

Le 27 août dernier, la troisième édition de BeauVENTois a

été tenue sur des terrains de la Voie maritime et d'Hydro-

Québec à Beauchamois.

Le 27 août dernier, la troisième édition de BeauVENTois a

été tenue sur des terrains de la Voie maritime et d'Hydro-

Québec à Beauchamois.

Le 27 août dernier, la troisième édition de BeauVENTois a

été tenue sur des terrains de la Voie maritime et d'Hydro-

Québec à Beauchamois.

Le 27 août dernier, la troisième édition de BeauVENTois a

été tenue sur des terrains de la Voie maritime et d'Hydro-

Québec à Beauchamois.

Le 27 août dernier, la troisième édition de BeauVENTois a

été tenue sur des terrains de la Voie maritime et d'Hydro-

Québec à Beauchamois.

Le 27 août dernier, la troisième édition de BeauVENTois a

été tenue sur des terrains de la Voie maritime et d'Hydro-

Québec à Beauchamois.

Le 27 août dernier, la troisième édition de BeauVENTois a

été tenue sur des terrains de la Voie maritime et d'Hydro-

Québec à Beauchamois.

Le 27 août dernier, la troisième édition de BeauVENTois a

été tenue sur des terrains de la Voie maritime et d'Hydro-

Québec à Beauchamois.

Le 27 août dernier, la troisième édition de BeauVENTois a

été tenue sur des terrains de la Voie maritime et d'Hydro-

Québec à Beauchamois.

Le 27 août dernier, la troisième édition de BeauVENTois a

été tenue sur des terrains de la Voie maritime et d'Hydro-

Québec à Beauchamois.

Le 27 août dernier, la troisième édition de BeauVENTois a

été tenue sur des terrains de la Voie maritime et d'Hydro-

Québec à Beauchamois.

Le 27 août dernier, la troisième édition de BeauVENTois a

été tenue sur des terrains de la Voie maritime et d'Hydro-

Québec à Beauchamois.

Le 27 août dernier, la troisième édition de BeauVENTois a

été tenue sur des terrains de la Voie maritime et d'Hydro-

Québec à Beauchamois.

Le 27 août dernier, la troisième édition de BeauVENTois a

été tenue sur des terrains de la Voie maritime et d'Hydro-

Québec à Beauchamois.

Le 27 août dernier, la troisième édition de BeauVENTois a

été tenue sur des terrains de la Voie maritime et d'Hydro-

Québec à Beauchamois.

Le 27 août dernier, la troisième édition de BeauVENTois a

été tenue sur des terrains de la Voie maritime et d'Hydro-

Québec à Beauchamois.

Le 27 août dernier, la troisième édition de BeauVENTois a

été tenue sur des terrains de la Voie maritime et d'Hydro-

Québec à Beauchamois.

Le 27 août dernier, la troisième édition de BeauVENTois a

été tenue sur des terrains de la Voie maritime et d'Hydro-

Québec à Beauchamois.

Le 27 août dernier, la troisième édition de BeauVENTois a

été tenue sur des terrains de la Voie maritime et d'Hydro-

Québec à Beauchamois.

Le 27 août dernier, la troisième édition de BeauVENTois a

été tenue sur des terrains de la Voie maritime et d'Hydro-

Québec à Beauchamois.

Le 27 août dernier, la troisième édition de BeauVENTois a

été tenue sur des terrains de la Voie maritime et d'Hydro-

Québec à Beauchamois.

Le 27 août dernier, la troisième édition de BeauVENTois a

été tenue sur des terrains de la Voie maritime et d'Hydro-

Québec à Beauchamois.

Le 27 août dernier, la troisième édition de BeauVENTois a

été tenue sur des terrains de la Voie maritime et d'Hydro-

Québec à Beauchamois.

Le 27 août dernier, la troisième édition de BeauVENTois a

été tenue sur des terrains de la Voie maritime et d'Hydro-

Québec à Beauchamois.

Le 27 août dernier, la troisième édition de BeauVENTois a

été tenue sur des terrains de la Voie maritime et d'Hydro-

Québec à Beauchamois.

Le 27 août dernier, la troisième édition de BeauVENTois a

été tenue sur des terrains de la Voie maritime et d'Hydro-

Québec à Beauchamois.

Le 27 août dernier, la troisième édition de BeauVENTois a

été tenue sur des terrains de la Voie maritime et d'Hydro-

Québec à Beauchamois.

Le 27 août dernier, la troisième édition de BeauVENTois a

été tenue sur des terrains de la Voie maritime et d'Hydro-

Québec à Beauchamois.

Le 27 août dernier, la troisième édition de BeauVENTois a

été tenue sur des terrains de la Voie maritime et d'Hydro-

Québec à Beauchamois.

Le 27 août dernier, la troisième édition de BeauVENTois a

été tenue sur des terrains de la Voie maritime et d'Hydro-

Québec à Beauchamois.

Le 27 août dernier, la troisième édition de BeauVENTois a

été tenue sur des terrains de la Voie maritime et d'Hydro-

Québec à Beauchamois.

Le 27 août dernier, la troisième édition de BeauVENTois a

été tenue sur des terrains de la Voie maritime et d'Hydro-

Québec à Beauchamois.

Le 27 août dernier, la troisième édition de BeauVENTois a

été tenue sur des terrains de la Voie maritime et d'Hydro-

Québec à Beauchamois.

Le 27 août dernier, la troisième édition de BeauVENTois a

été tenue sur des terrains de la Voie maritime et d'Hydro-

Québec à Beauchamois.

Le 27 août dernier, la troisième édition de BeauVENTois a

été tenue sur des terrains de la Voie maritime et d'Hydro-

Québec à Beauchamois.

Le 27 août dernier, la troisième édition de BeauVENTois a

été tenue sur des terrains de la Voie maritime et d'Hydro-

Québec à Beauchamois.

Le 27 août dernier, la troisième édition de BeauVENTois a

été tenue sur des terrains de la Voie maritime et d'Hydro-

Québec à Beauchamois.

Le 27 août dernier, la troisième édition de BeauVENTois a

été tenue sur des terrains de la Voie maritime et d'Hydro-

Québec à Beauchamois.

Lorsque des employés deviennent volontaires pour des activités comme le salon du bateau, cela démontre une ouverture aux préoccupations du public. Notre succès au salon de Québec en est un bel exemple.

Jason Rodgers  
Coordonnateur des services maritimes, Région Maisonneuve

[Engagement envers nos collectivités]

En tant qu'intermédiaires de la Voie maritime du Saint-Laurent, nous coopérons avec d'autres acteurs. Nous reconnaissions les intérêts des municipalités le long de la Voie maritime et des milieux de résidents et de plaisanciers des environs qui apprécient la beauté et le caractère naturel de nos eaux. Nous tenons à entretenir les communications avec les collectivités riveraines pour assurer que nos travaux et nos projets sont bien accueillis et respectés.

## Renforcement des relations

#### Coopération avec les Premières nations

#### Coopération avec les Premières nations

Voie maritime. Dans la région Montréal-Haï-Deux-Rives, la Voie maritime traverse des communautés des Premières nations. Nos structures et nos activités ont donc un effet direct sur leurs terres et leurs eaux. Depuis quelques années, nous avons établi une relation de coopération mutuelle avec les Premières nations de la Voie maritime. En 2006, nous avons conclu un protocole d'entente avec la Première nation d'Akkwasasne le long de la Voie maritime. En 2006, nous avons conclu un protocole d'entente avec la Première nation d'Akkwasasne en vue de procéder à une étude d'observation de trois ans sur les répercussions physiques du brisage des glaces au printemps sur le rivage. Par ailleurs, avant d'arrêter la date d'ouverture dans la région Mississinewa, nous rencontrons les représentants des Premières nations pour discuter des facteurs du choix de la date et des questions qui pourraient toucher leur communauté.

**Un geste pour les enfants handicapés**

Dans la région de Saint-Lambert, une école pour enfants ayant des besoins spéciaux - l'école REACH - tente de faire participer les élèves à des activités quotidiennes qui apportent des expériences sociales positives. Nous les avons invités à planter des fleurs qu'ils avaient eux-mêmes cultivées à l'avant de l'immuable administratif de Saint-Lambert. Cette activité sera répétée l'an prochain.

## Voie maritime en vedette

La Voie maritime fera partie de trois émissions télévisées majeures ces prochains mois.

Voie maritime en vedette

- Après-midi du 6 septembre 2006, une équipe de la télévision installe au point 3, à tourne des images pour le documentaire Acheter l'Inachvable. Pendant presque deux heures, ils ont filmé l'écluse de Saint-Lambert, Montréal et les environs. Le tout servira au documentaire Escher (1898-1972) ille aux structures de la Voie maritime pendant l'émission Business and Beyond de la chaîne Discovery, une équipe a tourné cinq heures d'images dans la région de Niagara et sur le canal Welland. Cet été prise de vues s'est faite le 16 octobre 2006, qui était une journée très achalandée. Des entrevues ont été filmées avec notre président Richard Goffe et notre coordinateur - services opérationnels John Chalmers. Divers membres du personnel ont

#### **Participation à un salon du bateau**

En février 2007, un groupe d'employés de la région Maisonneuve a participé au salon du bateau de Montréal. C'était la première fois que la Voile maritime participait à

zéro, qui était une source très rebondisseuse. Des sorties ont été filmées avec notre président Richard Goffe et notre coordinateur - services opérationnels John Chalmers. Diverses membres du personnel ont

Garde et notre coordination - Services opérationnels - John Chalmers. Divers membres du personnel ont aussi été filmés pendant qu'ils effectuaient leurs tâches

**Privilégié à l'environnement dans la gestion des terrains**

En plus de produire de l'énergie, la CGVMSL doit utiliser l'énergie efficacement. Dans cette optique, un sous-comité de l'efficacité énergétique a été formé à la fin de la saison 2006 afin d'examiner les possibilités d'améliorer l'efficacité énergétique des installations gérées par la CGVMSL. Des résultats similaires sont maintenant en cours; les économies réalisées seraient utilisées pour préparer des moyens de réduire notre consommation.

## Bourse d'études dans les domaines sociaux et environnemental

La bourse de financement CGVMSL a convenu de financer pendant trois ans une bourse pour études postsecondaire liées à la responsabilité sociale et environnementale. Cette bourse sera offerte par l'entremise de la Faculté des sciences de l'administration du campus de Québec de l'Université Laval.

Lors de deux périodes organisées au printemps, un étudiant inscrit au programme de doctorat en gestion de l'environnement s'est vu octroyer la bourse de la Voie maritime. Celle-ci est un gage supplémentaire de notre engagement envers les grands enjeux environnementaux et la durabilité à long terme.

## Programme d'efficacité énergétique

Le recyclage de la grasse commerciale usagée est un excellent exemple du virage écologique pris dans nos activités. Durant la saison 2006, un essai à l'école Sainte-Catherine, dans la région de la Gaspésie de la Côte-Sainte-Catherine, a inclus une campagne de sensibilisation à l'écologie dans les écoles. Durant la saison 2006, un essai à l'école Sainte-Catherine, dans la région de la Gaspésie de la Côte-Sainte-Catherine, a inclus une campagne de sensibilisation à l'écologie dans les écoles. Maisons neuves, visant la récupération de tous les lubrifiants usés dans un réservoir de recyclage disposé près de l'aire de la défense. Les vieilles grâsses y ont été conservées durant la saison plutôt que d'être transportées en plusieurs voyages à un autre lieu, ce qui a réduit les risques de déversement. A la fin de la saison, elles ont été recueillies et envoyées à une installation de recyclage. Cette pratique devrait être étendue à d'autres écluses.

## Programme de recyclage de la graisse aux écluses

**Génération de l'énergie et**

Rankin Renewableable Power Inc. a été chargé d'assurer la production électricité à trois déversoirs. L'entreprise bénéfice d'un bail; elle aménagera et exploitera les centrales, dont la construction débutera l'an prochain. La CGVMS élaborer simultanément un programme de contrôle des niveaux de l'eau dans les biefs. Il sera ainsi possible de réduire les pertes au minimum et de contrôler la quantité d'eau qu'utilisent les génératrices des déversoirs.



- création d'un comité sur l'efficacité énergétique charge/mesures suivantes : d'examiner les possibilités d'améliorer le rendement des installations grâce par la CGVMSL.
- réalisation d'une vérification de l'efficacité énergétique de l'immeuble du siège social (des vérifications semblables sont prévues pour tous les immeubles importants) ; réalisations d'un inventaire des gaz à effet de serre ; établissement d'un projet de plan de réduction des émissions de gaz à effet de serre (des objectifs et indicateurs de réduction sont en voie de mise au point) ;
- acquisition d'un véhicule hybride. Le budget du remplacement de la flotte de véhicules a été augmenté pour 2007 afin de permettre l'achat de véhicules hybrides, comme certains éléments clé du plan proposé de réduction des émissions de gaz à effet de serre.

Dans le cadre de notre volonté de réduire notre empreinte environnementale, nous devons consentir tous les efforts possibles à l'amélioration de notre propre performance environnementale. C'est pourquoi nous avons pris les mesures nécessaires.





Une entreprise qui a du succès n'impose pas la responsabilité sociale sur elle-même; cela doit venir des employés qui ont la volonté de vouloir faire la différence

Alain Godard  
Gestionnaire transitionnel



**La CGVMSL reconnaît qu'en tant qu'entreprise maritime de la Voie maritime du Saint-Laurent, elle gère une ressource patrimoniale. Nous tenons à comprendre et réduire au minimum les répercussions des transports maritimes pour l'environnement. Comme nous détenons la clé de la porte des Grands Lacs, il nous incombe de veiller à ce que nos efforts en la matière soient exemplaires. Depuis l'utilisation de véhicules hybrides ou électriques jusqu'à la réduction des émissions de gaz à effet de serre et à la protection des faucons pêcheurs qui nichent dans nos structures, nous visons à être un modèle pour l'industrie.**

- mise à jour de notre énergie de mission et création de la charte de RSE.
- énergie à une nouvelle époque de fonctionner. La responsabilité sociale des entreprises (RSE) est un modèle de responsabilisation organisationnelle qui donne à notre personnel des avions maintenant une politique de RSE qui donne à notre personnel des responsables au plan social si nous ne consultons pas nos diverses parties intéressées. Il ne suffit pas d'affirmer que nous raliment des partis intéressées. Il ne suffit pas d'affirmer que nous évaluons des émissions de gaz à effet de serre de notre centrale électrique.
- Notre contribution au réseau électrique national aidera à réduire le plus de 93 000 tonnes de dioxyde de carbone les émissions de gaz à effet de serre au cours des dix prochaines années. Nous fixons des objectifs annuels pour nous assurer de réaliser cet objectif, et nous ferons rapport sur notre succès.
- Notre comité de la RSE passe maintenant à la prochaine étape. Present, il a créé le cadre et établi les politiques et stratégies pour l'introduction de la RSE dans le milieu de travail. Dans les prochaines années, le défi à relever sera d'intégrer la RSE aux pratiques de travail à tous les niveaux.
- Le comité votera en aidant nos gestionnaires et nos superviseurs à communiquer l'importance de la RSE à nos employés de première ligne, appelés à en intégrer les principes à leur travail.
- Nous examinons le meilleur moyen d'établir des groupes de travail RSE dans les régions. Cette démarche a été efficace dans l'initiative Visant le mieux-être. Les initiatives de la RSE devront à l'avant être abordées à l'échelle locale.
- Nous proposons que la passation de nos employés à l'égard de la RSE assure un succès.

## Engagement Envers l'environnement



- **échutre en emploi**
  - Nouos continuos de progresser face aux obiectifs
  - Embauche fixes par le programme d'equitie en emploi
  - de la Voie maritime. En 2006, nous avons surpassé nos obiectifs intermes quant au nombre de femmes qui travailleent aux structures opératiounnelles et poursuitions activement nos démarches afin d'atteindre l'équite avec le marche du travail.

Équité en emploi

Le président grâce à la rubrique : Bureau du président. Des courants favorables, un communiqué diffuse chaque mois aux employés, souligne et célèbre les succès récents de la CGMSL.

Equité en emploi

Les technologies jouent un rôle important dans nos communications internes. C'est pourquoi le site intranet a été amélioré pour faciliter les communications internes. Une nouvelle page d'accueil présente aux employés de l'information sur les nouvelles et activités de l'organisation, y compris des centres d'information et de modélisme. De plus, de nouvelles rubriques ont été ajoutées, y compris des emplois ou des centres d'information à la retraite. Les employés peuvent envoyer des commentaires ou poser des questions directement au département.

Un avenir durable ne peut pas étre assuré sans la participation d'un groupe extrême entamé une période de grande changement avec l'adoption de nouvelles technologies. Alors que la Voie maritime importait : nos employés. Participations d'un groupe extrême entamé une période de grande changement avec l'adoption de nouvelles technologies, des stratégies de gestion du changement et des communications internes efficaces peuvent aider à créer les conditions pour que nos gènes réussissent. En 2006, la Corporation a formé ses gestionnaires et la haute direction en techniques pratiques de gestion du changement, l'appui de la transition à l'amergle mains libres et du programme des emplois et des compétences de l'avenir. Un nouveau site intranet expliquant les deux initiatives aussi crée à l'appui du processus de

Gestion du changement

## Communications ouvertes





Nous investissons lourdelement dans la formatio et le perfectionnement pour créer notre effetif de l'avenir.

### **Programme de bourses révisé pour les**

Les services d'un groupe communautaire peuvent être utilisés pour des personnes qui ont été retenues pour au moins une nuit dans un établissement de la police.

Chacun a une responsabilité à assumer dans la formation de la prochaine génération. Pour sa part, la Voie maritime offre maintenant trois bourses de 2 000 \$ chacune par année d'études, à des étudiants inscrits à un programme

de permettre ou de l'arrêter au deuxième cycle universitaire. La première boursure est octroyée à un étudiant en navigation maritime, la seconde est octroyée à un étudiant en nautique navale ou sciences techniques de la marine et la troisième à un étudiant en nautique maritime, pour un maximum de quatre années consécutives ou jusqu'à l'obtention du premier diplôme. Les deux autres bourses sont destinées à des étudiants dans d'autres programmes universitaires et seront octroyées par la région, soit une pour Maison neuve/siège social et l'autre pour la région de Nelligala.



Engagement envers nos employés

À la voile maritime, les employés compétent. Un de nos objectifs stratégiques consiste à créer des conditions permettant à nos employés de réussir. Nous voulons que chaque employé de la Corporation dispose des compétences et des connaissances nécessaires pour pouvoir appuyer une contribution positive à l'accomplissement de notre mission et à la réalisation de notre vision.

Nous fournissons à nos employés un milieu de travail motivant et les bons outils pour progresser au sein de l'organisation. Nous veillons à assurer la santé et la sécurité du lieu de travail pour

# AVANCÉMENT PROFESSIONNEL et FORMATION Se préparer aux emplois de l'avenir

- Nous investissons lourdement dans la formation en lettres et de l'orthographe. Nous assurons une formation solide et complète pour développer les efforts dans les domaines de la lecture, de l'écriture et de la compréhension. Nous favorisons l'apprentissage actif et collaboratif, et nous encourageons l'expression créative à travers des projets variés et interactifs.

Nous avons préparé une nouvelle brochure de recrutement pour aider à attirer des candidats aux nombreuses possibilités d'emploi futures et pour faire la promotion de la voie maritime auprès du public.

Nous avons élaboré un programme d'orientation pour aider les nouveaux employés à se familiariser avec la CGVSL. Les documents abordent notre mission, notre vision et nos valeurs ainsi que le rôle, les responsabilités et les conditions de travail du nouvel employé. Le programme sera le mentor du nouvel employé pendant son intégration et un formateur qui l'aidera à acquérir une compréhension approfondie du travail.

#### **Nouvelle brochure et trousse d'orientation**

En s'engageant dans la mise en œuvre de la stratégie des emplois de l'avenir, nous créons l'effet de démain. Cet effet diversifie et hautement technique et sera capable de régler les problèmes là où ils se produisent le plus souvent : aux écluses.

- élaborer et exécuter des programmes de formation pour l'ensemble de l'organisation, comme le programme de stage pour les éclusiers-mètres, la formation de contrôleurs des structures ou des opérations, la formation technique connexe et autres activités de de stage pour les éclusiers-mètres, comme le programme de stage pour les éclusiers-mètres, la formation de contrôleurs des structures ou des opérations, la formation technique connexe et autres activités de formation
  - aider la réflexion à engager ou choisir les bonnes personnes en fonction du profil des emplois;
  - aider les employés à se préparer aux exigences et possiblités futures;
  - élaborer et mettre en œuvre des solutions efficaces en matière de formation.

Nous investissons lourdement dans la formation et le perfectionnement pour créer notre effectif de l'avenir. Afin d'assurer le succès, des ressources consacrées à la formation ont été désignées pour diriger les efforts dans les domaines suivants :

Nous avons engagés pour l'entreprise, huit électriciens-mécaniciens et six électriciers-électroglaciens. Jusqu'à présent, tous les stagiaires ont été exposés aux aspects tant opératoires que techniques du poste, en salle de classe et dans des activités de formation en cours d'emploi. Ils continuent de l'être jusqu'à l'extrême de leur programme de stage en 2008. Des possibilités de formation pour devenir électricien ou mécanicien sont actuellement offertes aux employés de la région Niagara. La formation débutera à diverses dates en 2007 et se poursuivra pendant cinq à six ans pour chaque stagiaire, selon le cas.

notre infrastructure, afin de satisfaire à nos besoins à

- nous avons offert à nos employés la possibilité de participer à un programme complet de stages et d'entreprendre une formation technique et opérationnelle en vue d'acquérir les compétences et accreditations nécessaires aux postes d'enseignant-médecin - mécanique ou électrique, afin de satisfaire à nos besoins à long terme;
  - nous avons engagé de nouveaux employés déjà qualifiés en tant qu'électriciens industriels ou mécaniciens industriels, que nous avons formés à l'amarrage des navires et à la commande de nos structures et points et que nous avons avancé nos connaissances avec nos technologues et

Prés que le comité « Emplois de l'Avenir » a défini nos exigences futures en matière de compétences, un programme de formation technique a été créé pour mettre en place les nouveaux postes d'élusiers-mètres. Ce nouveau poste d'opérateur spécialiste « combine les tâches opérationnelles traditionnelles et des responsabilités en matière d'entretien. En étroite collaboration avec nos employés, nous avons facilité les changements en permanent les mesures suivantes :



Conférences et ateliers Autoroute H<sub>2</sub>O

Sous la bannière de l'Autoroute H<sub>2</sub>O, la CGVMSL a organisé certain nombre d'ateliers et de conférences au cours des dernières années et se sont ainsi réunis pour discuter l'annee. Des investissements se sont ainsi réalisés au cours des possibilités et des défis associés au transport maritime marchandises dans le réseau Grands Lacs-Wlde maritime du Saint-Laurent. Parmi les séances figurant un atelier « Guichet unique » sur la façon de rendre le réseau plus efficace et plus facile d'utilisation ainsi qu'un atelier sur les carisations spéciales destinées à l'industrie pétrolière et gazier de Alberta.

La conférence Autour de l'HD est un événement très en vue qui encourage les acteurs de l'industrie à jeter un nouveau regard sur les problèmes auxquels ils sont confrontés et à découvrir les possibilités du réseau. Faisant suite à succès de la conférence 2005, celle de 2006 a adopté une perspective plus pratique et technique sur les domaines essentiels au succès du transport maritime à courte distance dans le réseau Grands Lacs-Voie maritime.

La conférence comprend d'autre volets : l'infrastructure portuaire; rôle du terminal interieur; financement et conception des navires; et valeur ajoutée par le mode maritime. Un événail de conférenciers a participé au programme, depuis le représentant d'un terminal moderne tout temps aux Pays-Bas jusqu'à l'exploitant d'un ensemble remorqueur-chaland dans le réseau Grands Lacs-Voie maritime.

## Promotion et sensibilisation



#### Mission commerciale en Chine

lors de la saison 2006, il y a eu une augmentation de plus de 125 p. 100 des nouvelles marchandises transportées dans le réseau en 2006, à 539 963 tonnes. Ce programme a aussi engendré des recettes additionnelles de 1,26 million de dollars. Les principaux produits ayant bénéficié du programme sont l'aluminium, le sucre, le tolouene, la fluorine, les plâtres d'oléfine, les rebuts de classe B, les fèves de cacao, le gypse synthétique et l'acide sulfurique.

#### Développement des activités

La CGVMSL a profité de son séjour en Chine pour signer un accord d'amitié avec le port de Shanghai et un mémorandum d'accord de coopération avec le ministère des Communications à Pékin. A la suite de cette mission, la CGVMSL a accueilli plusieurs délégations chinoises dans la région Ningxia et dans la région Malsonneuve. Les délégues voulaient se renseigner sur la gestion, le fonctionnement et l'entretien de notre usine.

que de nouvelles maréchaudises transnistriennes sont introduites au sein des sociétés de transport maritime, mais certains hauts dirigeants de ces dernières ont été arrêtés et condamnés pour leur implication dans le trafic d'armes et de drogue. Ces dernières années, les autorités roumaines ont également intensifié leurs efforts pour lutter contre la corruption et la fraude douanière, ce qui a entraîné une baisse significative du trafic illégal. Cependant, malgré ces efforts, le trafic d'armes et de drogue reste toujours un problème majeur pour la sécurité nationale et internationale.

Il a été mis en œuvre dans les marchandises pour les marchandises, lancé en 2005, a été poursuivi cette année. Il a d'ailleurs été élargi pour viser aussi le nouveau trafic dans la section MLO. Les nouvelles marchandises de la voie maritime demeurent admissibles au programme pour les saisons 2006 et 2007.

#### **Programme de décharges incinératifs pour les nouvelles marchandises**



Les résultats ont été compilés : la saison 2006 a été la saison la plus occupée depuis l'avènement du 21e siècle, avec 126 millions de dollars. Les principaux produits ayant dépassé le budget annuel dans cette période sont les céréales et les légumineuses, qui ont atteint 28,5 milliards de dollars.

**La meilleure saison du siècle**  
**Développement des activités**

## Plan d'urgence en cas de pandémie

Les urgences peuvent prendre de nombreux types extrêmes. Il est possible en cas de pandémie que seulement la moitié des employés puissent travailler. La voie maritime a donc préparé cette année un plan de mesures en cas de pandémie, de sorte que les opérations ne soient pas interrompues.



## Démontage d'une porte de l'écluse 3 à Beauharnois

Les 13 et 14 juin, avec l'aide du VM/S Hercules, la porte 4 de l'écluse 3 (Beauharnois) a été démontée de son encâble.

produisant un effet minimum sur la navigation.

Il était devenu nécessaire d'enlever la porte pour y appositer des préparations lorsquée le personnel a constaté durant une inspection que des blocs d'accier (blocks contacts) de chaque côté de la porte s'étaient détachés. Le personnel de la région Maisonneuve a profité de l'occasion pour effectuer un exercice d'entraînement avec le VM/S Hercules. La dernière fois qu'une porte décluse avait été démontée dans la région Maisonneuve remontait à 1989, sur la Rive Sud; cela ne s'était pas fait à Beauharnois depuis 1983.

Le meilleur moyen de se préparer à une urgence est de prévoir l'incident. En 2006, la Voile maritime du Saint-Laurent a procédé à une série d'urgences simulées.

- Ell' aoudi, un exercice d'analyse à la demande d'un organisme, qui devient alors une étude de marché pour nous. Nous devons déterminer les besoins et les capacités de l'organisme pour assurer la qualité de ses services. Cela nous permet de valider et évaluer notre capacité à respecter les normes internationales.

- En septembre, un exercice de sécurité à pleine échelle a été organisé, y ont participé les services de pompiers, de police et d'ambulance locaux ainsi que du personnel de Transports Canada et d'une entreprise de navigation.
- Cet exercice complète le permis d'exécuter notre plan de mesures d'urgence et de mettre à œuvre notre centre de contrôle des opérations d'urgence. Il a renforcé notre capacité à coordonner une intervention rapide et efficace de concert avec d'autres autorités.

- A la fin d'octobre, un exercice théorique a stimulé un déversement d'hydrocarbures dans le port de Port Gobloom. Il a permis de mieux comprendre le rôle de l'organisme responsable dans une telle crise.
  - Grâce à ces urgences simulées, la Voie maritime peut repérer et rectifier les éventuelles failles dans ses plans de mesures d'urgence avant que survienne une catastrophe majeure. Ces exercices ont été menés dans la région Nîmes-Gariga. Il y a eu des exercices semblables dans la région Maisonneuve, y compris une alerte à la bombe et un attentat terroriste à Beaumarais, auxquelles les autorités locales ont participé. Il y a également eu la simulation d'une alerte de sûreté (MARSCEC) qui a permis à toutes les structures du canal d'élever son niveau de sûreté.



Le système d'autopositionnement réduira la durée de l'écusse pour nos clients puisque tout le personnel de l'écusse pourra plus rapidement s'occuper des opérations d'amarrage. Il prépare aussi le terrain, de concert avec le système d'auto-amarrage, pour l'éventuelle automatisation de l'écusse dans un avenir pas si lointain.

EN 2005, un prototype de système d'autopositionnement des navires a été créé et mis à l'essai à nos installations de la Côte Sainte-Catherine. Cette année, le système a été raffiné et une version améliorée du lecteur laser a été mise à l'essai. Le système sera complété l'an prochain et deux versions de production seront installées – une dans chaque région.

## Technologie de l'autopositionnement

Le prototype sera mis en service peu après le début de la saison de navigation de 2007. Si le vaste pilote se déroule comme prévu, nous entendons adopter l'amarrage mains libres dans tout le réseau.

Le nouveau système d'amarrage mains libres que nous avons installé pourraît faciliter et accélérer radicalement l'amarrage et le largage d'un navire dans une écluse.

Michel Drolez, Vice-président  
Région Niagara

CGVMSL poursuit ses efforts en vue d'exploiter aujoud'hui la technologie de demain. Elle s'emploie ainsi, avec ses employés et une équipie spécialisée extrême, à concrétiser la plus grande innovation dans la technologie maritime depuis son ouverture en 1959. Un prototype d'un système d'amarrage mains libres a été installé à l'écluse 3 de la région Niagara au cours de l'hiver. Il comprend un grand panneau qui génère une succion à vide et qui saisi le navire, remplaçant les filins ou câbles traditionnels. Il s'agit d'une technologie éprouvée qui a été adaptée pour nos besoins. Une fois automatisé, le système pourra réduire sensiblement le temps nécessaire à l'amarrage. En outre, il assurerait un milieu de travail plus sûr pour le personnel de sécurité autant que pour les équipages des navires.



A vertical photograph of a yellow bus stop sign on a metal pole. The sign has a black border and a small rectangular window. The background is a snowy landscape with bare trees and a building visible through the snow. On the left side of the image, there is a vertical column of French text.



## Optimisation du tirant d'eau et essais d'un nouveau centre des opérations

nouveau centre des opérations axe sur la technologie et constitue de façon à ménager l'espace nécessaire au développement et aux possibilités de croissance face aux besoins de demain. Une superficie accueille donc davantage d'espace pour profiter des nouvelles technologies que nous entourons adopter à l'avenir. Les bureaux des contrôleurs du trafic sont maintenant des postes de travail partagé entre trois postes de surveillance. Trois postes de travail sur la voie maritime ainsi que les images de nombreuses caméras de surveillance. Ces postes de travail sont éloignés soit un pont, soit des installations portuaires pour servir à commander deux autres qui ont été programmes pour travailler à distance; les matériaux utilisés pour commander un pont à distance; les deux autres sont éloignés soit un pont, soit des images de caméras de surveillance.

Après des travaux qui se sont déroulés tout l'hiver, la saison 2007 s'est ouverte avec une nouveauté dans la région Maisonneuve. La région possède maintenant un

## Nouveau centre des opérations

Toujours en 2006, la Voie maritime a appuyé des initiatives effectives de serre émis par tonne de marchandises transportées.

La Voie maritime continue aussi de mettre en valeur les avantages du transport maritime comme mode de transport viable au plan

des clients qui présentent des conditions et exigences qui

permettent son utilisation encore le transport d'eau. L'industrie a présenter son modèle 3D de la navigation. Après avoir

effectué plusieurs essais dans le canal de la Rive Sud, sur le lac Saint-Louis et aux ecluses de Beauharnois avec des navires ayant un tirant d'eau de 8,15 m. Les résultats de ces essais menacent

la Voie maritime dans les mois à venir. La Voie maritime a été initiale dans les mêmes conditions au cours de la saison de la navigation 2007.

Le tirant d'eau de 8,15 mètres permettra d'augmenter encore le transport d'eau. L'industrie

des clients qui présentent des conditions et exigences qui

permettent son utilisation encore le transport d'eau. L'industrie

des clients qui présentent des conditions et exigences qui

permettent son utilisation encore le transport d'eau. L'industrie

des clients qui présentent des conditions et exigences qui

permettent son utilisation encore le transport d'eau. L'industrie

des clients qui présentent des conditions et exigences qui

permettent son utilisation encore le transport d'eau. L'industrie

des clients qui présentent des conditions et exigences qui

permettent son utilisation encore le transport d'eau. L'industrie



L'essentiel est de rehausser  
encore la fiabilité et la  
productivité déjà excellentes de  
la Voie maritime, et de rendre  
l'Autoroute H<sub>2</sub>O plus compétitive  
pour les marchandises  
d'aujourd'hui et de demain.

Engagement envers nos clients

La CGVMSL reconnaît le fait que ses clients compétent sur son réseau sur et flâble comme moyen rentable de transporter leurs biens. En vue d'assurer un avenir durable ou la Voie maritime du Saint-Laurent joue un rôle clé au sein du réseau nord-américain des transports, nous devons nous préparer à relever les défis qui nous attendent. Nous le ferons en optimisant notre réseau actuel en adoptant de nouvelles technologies qui transforment nos méthodes de travail. L'essentiel est de rehausser encore la fiabilité et la productivité déjà excellentes de la Voie maritime, et de rendre l'autoroute H2O plus compétitive pour les marchandises d'aujourd'hui et de demain.

Optimisation du réseau



Déjà! Impartable à la CGVMSL, par section  
Cible      ■ Montréal/Lac Ontario      ■ Canal de Welland  
(cible: moins de 30 minutes par transat)

Le travail de disposer d'un résultat durable est la clé d'un environnement durable. C'est possible uniquement si nous multiplions des programmes d'entretien régulier et saisonnier. Nous sommes fiers de l'expérience de notre définition. Nous sommes fiers de l'excellence sur toute la gamme et faisons multeusement entendre sur toute la personne. Les normes élévées qu'il applique à l'entretien de nos structures font en sorte qu'il assure régulièrement un transit sûr des navires avec un minimum de retards.

Durant la saison, nous avons énergisés une baie de globeale des heures de retard pour cause d'entretien, ce qui a augmenté le temps de bon fonctionnement. Le résultat a été disposer d'un résultat nival de plus haut niveau des trois reseaux à être disponibles 99,63 %. 100 du temps, soit plus que l'objectif de 99 p. 100 et le plus haut niveau des trois dernières années.

■ Réel ■ Cible: 99,75%

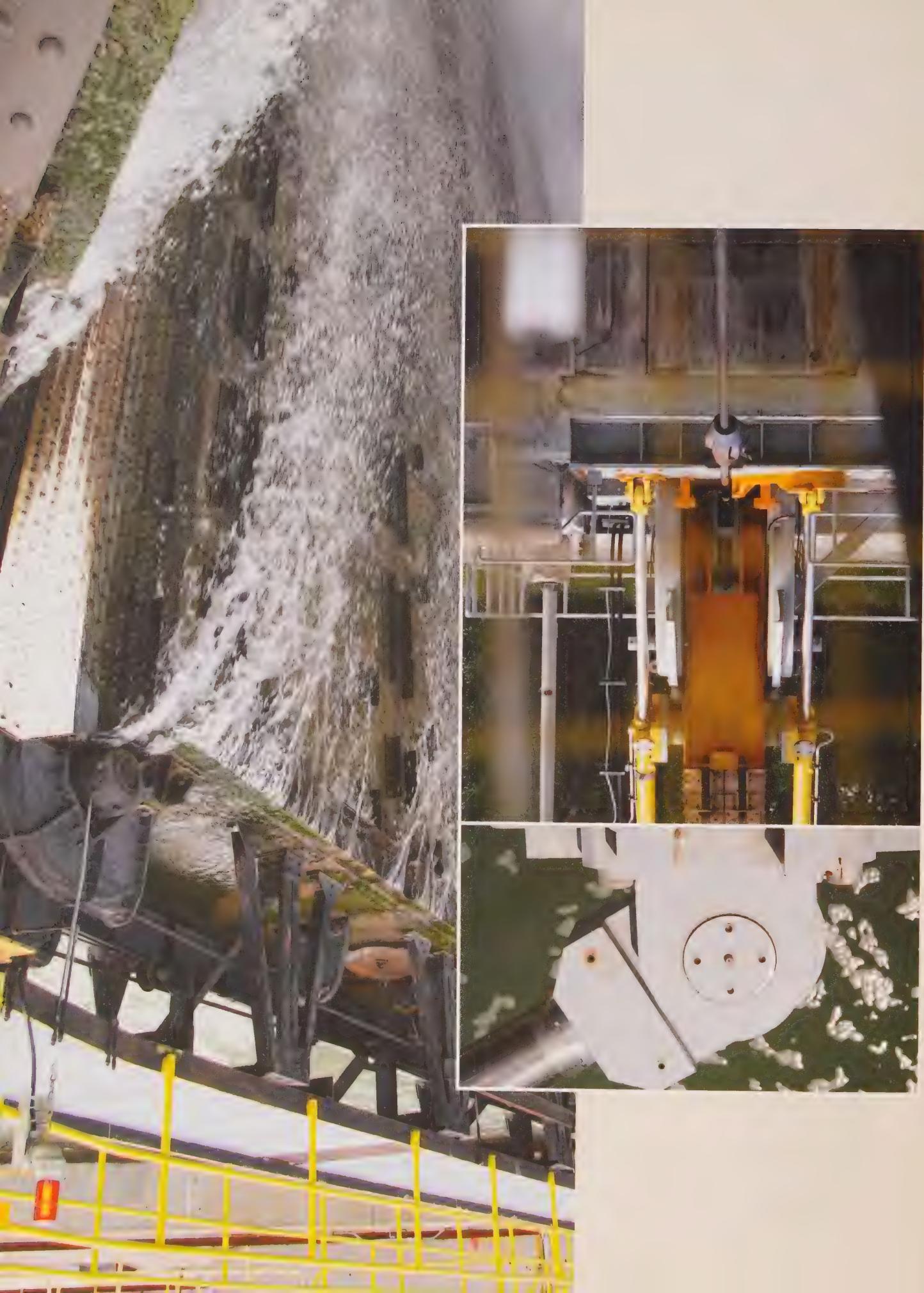


■ Red ■ Cble 99%

Fiscal Year	Dark Green (%)	Light Green (%)	Medium Green (%)	Blue (%)
2002/2003	35	30	25	10
2003/2004	36	31	23	10
2004/2005	37	32	22	9
2005/2006	38	33	21	8
2006/2007	39	34	20	7

■ Réel ■ Cible: 99,75%

Durant la saison, nous avons énergis<sup>t</sup> une basse globale des heures de retard pour cause d'entreteni<sup>n</sup>, ce qui a augmenté le temps de bon fonctionnement. Le résultat a été dispendible 99,63 p. 100 du temps, soit plus que l'objectif de 99 p. 100 et le plus haut niveau des trois dernières années.



Richard Corfe

1974

Je espère qu'il vous sera agréable de lire ce rapport annuel de notre copropriation. Nos employés, notre équipage de direction et notre conseil d'administration sont fiers à relever les défis que nous présentent l'avenir, ils sont capables de le faire et il y sont plus que disposés.

grâce à de solides recherches.

Face à l'avenir, nos activités de 2006-2007 nous ont montré l'intérêt à combiner les meilleurs éléments de ce qui est ancien et ce qui est nouveau. Il nous incombe de préserver ce que nous avons créé en presque 50 ans d'activité de la Voie maritime, alors que nous nous efforçons d'assurer notre pertinence et de renouveler notre support dans le monde d'aujourd'hui. Nous devons équilibrer nouvelles compétences et expérience acquise, et intégrer la nouvelle technologie à une infrastructure technique éprouvée. Nous devons le faire dans le monde d'action rapide qui est celui d'aujourd'hui, tout en respectant la nécessité de prendre des décisions sur la foi de faits établis

Nous sommes par ailleurs dévenus beaucoup plus actifs dans les collectivités que nous desservons, à la fois en appuyant les gens avec lesquels nous partageons notre voie navigable et en répondant aux préoccupations de ceux que nous touchons lorsqu'eux nous servons nos clients Nous avons aussi été beaucoup plus actifs au plan de l'environnement, en coopérant avec les Premières nations en produisant une électricité propre et en réalisant notre emprise environnementale.

En 2006, un changement est survenu à la haute direction de notre organisation patrimoniale lorsqu'un nouvel administrateur a été nommé à la SLSDC. Il en découle une occasion de renforcer la nature binationale de notre réseau et d'ouvrir afin d'augmenter son utilisation dans les avantages qu'il en résultent pour nos deux pays. Dans ce contexte, l'étude binationale sur les Grands Lacs et la Voie maritime a avancé et nous prévoyons qu'elle menera à des décisions de financement et autres dans les mois à venir. Ce sera particulièrement important à la lumière des discussions sur les portes d'entrées et les corridors commerciaux.

C'est un cliché de dire que « le monde est petit », mais c'est vrai, et d'ailleurs de plus en plus dans le monde des transports. Vu la consolidation à l'échelle mondiale des entreprises de ressources et des grands transporteurs, il est essentiel que nous soyons proactifs dans la promotion de notre capacité de faire partie de la solution. En 2006, nous avons dirigé une mission commerciale en Chine afin de forger des liens avec ce qui est le centre manufacturier

Le trafic global a été sensiblement meilleur en 2006 que les quelques dernières années, avec 47,2 millions de tonnes transportées, soit presque 4 millions de tonnes de plus qu'en 2005. L'amélioration a touché aussi bien les marchandises en vrac, les marchandises diverses et le fret général.

Cette année a aussi renforcé la justification de l'autoroute H<sub>2</sub>O : l'importance est les avantages qui découlent d'une augmentation globale de l'utilisation du réseau Grands Lacs-Voie maritime, et les résultats qui appuient la promotion et le marketing conjoints. Notre contribution se situe dans le leadership que nous assurons et dans l'impact direct que nous produisons en faisant en sorte qu'il est plus avantageux d'expédier par la Voie maritime. À preuve, nous avons atteint 530 000 tonnes de nouvelles marchandises dans le réseau, en partie grâce à nos partenaires incitatifs.

Nos projets de conversion à l'hydraulique préparent l'élimination d'une bonne part des lourdes tâches d'entretien exigées par l'équipement mécanique hérité d'une autre époque. Cette initiative a déjà commencé à rapporter en termes de facilité d'utilisation et de besoins d'entretien réduits. Notre mise en œuvre de la technologie dans les processus de base de l'exécution des navires, avec l'autopositionnement et l'amarrage mains libres, supprimera maintenant la nécessité des efforts manuels associés aux processus actuels et éliminera les risques pour la sécurité qui y sont inhérents.

En 2006, nous avons intégré cette possibilité dans notre plan pour l'avenir. En combinant les meilleures technologies actuelles et futures de notre entreprise à améliorer le service à la clientèle, nous avons défini les étapes à franchir pour éliminer les tâches manuelles de notre travail et nous avons commencé à former et engager des employés dotés de compétences techniques toujours plus grandes.

A l'inverse, nous avons consenti un effort majeur afin de définir les « emplois de l'avenir », puis de commencer à déterminer les moyens de répondre aux exigences qui en découlent. Comme de nombreuses organisations, nous avons un grand défi à relever en raison de notre profil démographique et nous avons adopté une approche résolument pratique pour y faire face. Nous y voyons la possibilité, grâce à la technologie, de restructurer nos processus fondamentaux.

# Message du président



Dans notre contexte, la présence future exige d'entretenir des infrastructures qui sont très bien gérées et maintenues. Nous devons également garantir que nos réseaux sont efficacement utilisés pour améliorer l'environnement et la qualité de vie. Cela nécessite une collaboration étroite entre les différents secteurs de notre économie et la population locale.

La durabilité passe par l'innovation et l'adaptation aux changements environnementaux. Nous devons investir dans la recherche et le développement de technologies plus économes en énergie et en ressources. Cela peut se faire à travers la promotion de l'agriculture durable, l'aménagement des terrains et l'exploitation responsable des ressources naturelles.

Ensuite, nous devons promouvoir un mode de vie plus respectueux de l'environnement. Cela signifie manger local et saisonnier, réduire l'utilisation de plastique et recycler plus efficacement. Il est également important de sensibiliser la population à l'importance de la préservation des espaces naturels et de la biodiversité.

Enfin, nous devons travailler ensemble pour créer une société plus inclusive et équitable. Cela implique de garantir l'accès à l'énergie et aux services sociaux pour tous, quel que soit leur statut socio-économique. Cela nécessite une politique publique qui favorise l'égalité et la justice sociale.

Nous avons aussi œuvré en vue de concrétiser notre mission. La durabilité consiste à assurer notre présence future pour offrir les services essentiels à nos clients

Cette année a été fructueuse pour la Corporation, pour le réseau de la Voie maritime et pour ceux qui profitent des activités liées aux transports maritimes. Les niveaux de trafic ont été solides; des augmentations ont été enregistrées dans tous les secteurs. Le rendement du réseau a été exceptionnel : les retards ont été minimes et nous avons établi des records en ouvrant le réseau plus tôt que jamais et le maintenant ouvert plus longtemps.

Le rapport annuel marquera la conclusion d'une nouvelle étape dans l'intégration de la responsabilité sociale des entreprises aux activités de la Corporation. Comme nous l'avons vu l'an dernier, nous nous dirigeons vers la production de rapports complets sur les aspects économiques, environnementaux et sociaux de nos activités afin de présenter un bilan global de la durabilité de l'organisation. Dans le présent rapport, vous trouverez des informations sur les répercussions de nos activités pour une variété de parties intéressées. Vous constaterez aussi que la Corporation a réalisé à tous égards, dans sa volonté de s'assurer un statut de calibre mondial.

## Table des matières

Cette année a été fructueuse pour la Corporation, pour le réseau de la Voie maritime et pour ceux qui profitent des activités liées aux transports maritimes. Les niveaux de trafic ont été solides, des augmentations ont été enregistrées dans tous les secteurs.

- 14 Engagement envers nos employés  
Avancement professionnel et formation  
Santé et sécurité au lieu de travail  
Communications ouvertes  
RSF au quotidien  
Conscience environnementale  
Engagement envers l'environnement  
Engagement envers nos collectivités  
Renforcement des relations  
Appui aux programmes et au bien-être des collectivités  
Implication communautaire

### 27 Résumé financier

### 25 Régie



### 6 Engagement envers nos clients

- Optimisation du réseau  
 Sécurité sur la voie navigable  
 Développement des activités

### 3 Message du président

- Optimisation du réseau  
 Sécurité sur la voie navigable  
 Développement des activités

### 22 Engagement envers nos collectivités

- Conscience environnementale  
Renforcement des relations  
Appui aux programmes et au bien-être des collectivités  
Implication communautaire

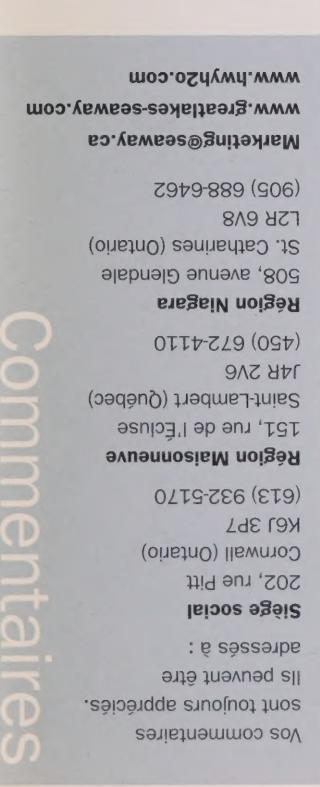


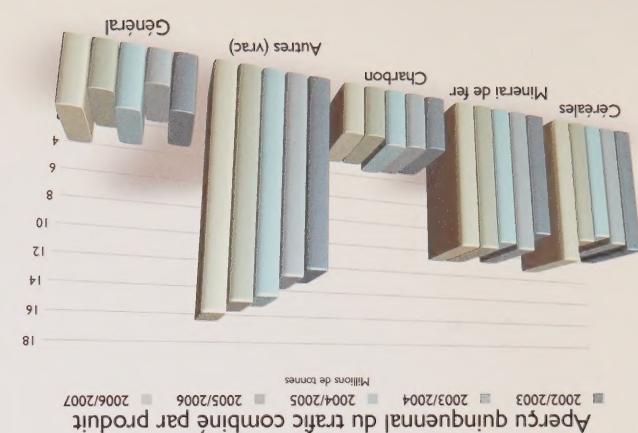
# Commentaires

## La Corporation de Gestion de la Voie Maritime du Saint-Laurent

La Voie maritime est une composition essentielle de l'infrastructure des transports d'Amérique du Nord et un lien vital entre l'industrie et le monde entier. Elle permet de déplacer des cargaisons de matières premières autant que de produits finis en provenance et à destination d'un vaste réseau de ports intérieurs et de marchés mondiaux. Elle le fait d'une façon responsable sur les navires de charge, les navires de croisière et de nombreux autres types de navires grâce à une série d'écluses et de chenaux reliant Montréal au lac Érié et donnant accès à 370 km d'eau navigables. La CGVMSL a remporté au nom du Québec une reconnaissance et a été nommée « Voie maritime du Saint-Laurent desserte les navires économiques, efficacement et de manière durable ». Nous faisons transiter les navires responsables énergie renouvelable dans un réseau de voies navigables. La CGVMSL offre un personnel dévoué et professionnel fier d'offrir un excellent service à la clientèle; 1. un personnel dévoué et professionnel fier dispose des atouts suivants : 2. un réseau fluvial offrant une disponibilité tout et 23,8 m de largeur, avec un tirant d'eau de 8,08 m; 3. des inspections communes des gouvernements canadien et américain à l'entière, sans débordement; 4. la capacité de recevoir de grands navires 5. la certification ISO 9001:2000 pour l'inspection des navires, le contrôle du trafic et les services d'éclusage; 6. une gestion du trafic de haute qualité 7. un excellent dossier en matière de sécurité; 8. un site Web bilingue qui est la source d'information la plus complète sur la Voie maritime et les Grands Lacs, avec des liens à des sites gouvernementaux et des sites privés en temps réel sur la navigation et des liaisons commerciales sur les transports maritimes.

- Notre mission : Nous faisons transiter les navires responsables énergie renouvelable dans un réseau de voies navigables. La CGVMSL offre un personnel hautement qualifié offre des activités par la diversification dans ses affaires, la Corporation a développé ses activités maritimes connexes et en tirant profit d'autres occasions d'affaires.
- Notre vision : La CGVMSL et ses partenaires : le réseau de transports de choix, avec le passage des navires à la pointe qui facilite l'accès à la clientèle avec, un service impeccable à la clientèle avec, l'appui, une technologie de pointe qui facilite le passage des navires à travers le réseau et responsables versatiles, motivés par la développement continu.
- Nos valeurs : Respect, Ouverture, Intégrité, Innovation et responsabilité sociale et environnementale à l'apprentissage et rendre part à sa réussite, dans un environnement favorable à l'apprentissage et responsables de manière à pouvoir prendre part à sa réussite, dans un développement continu.



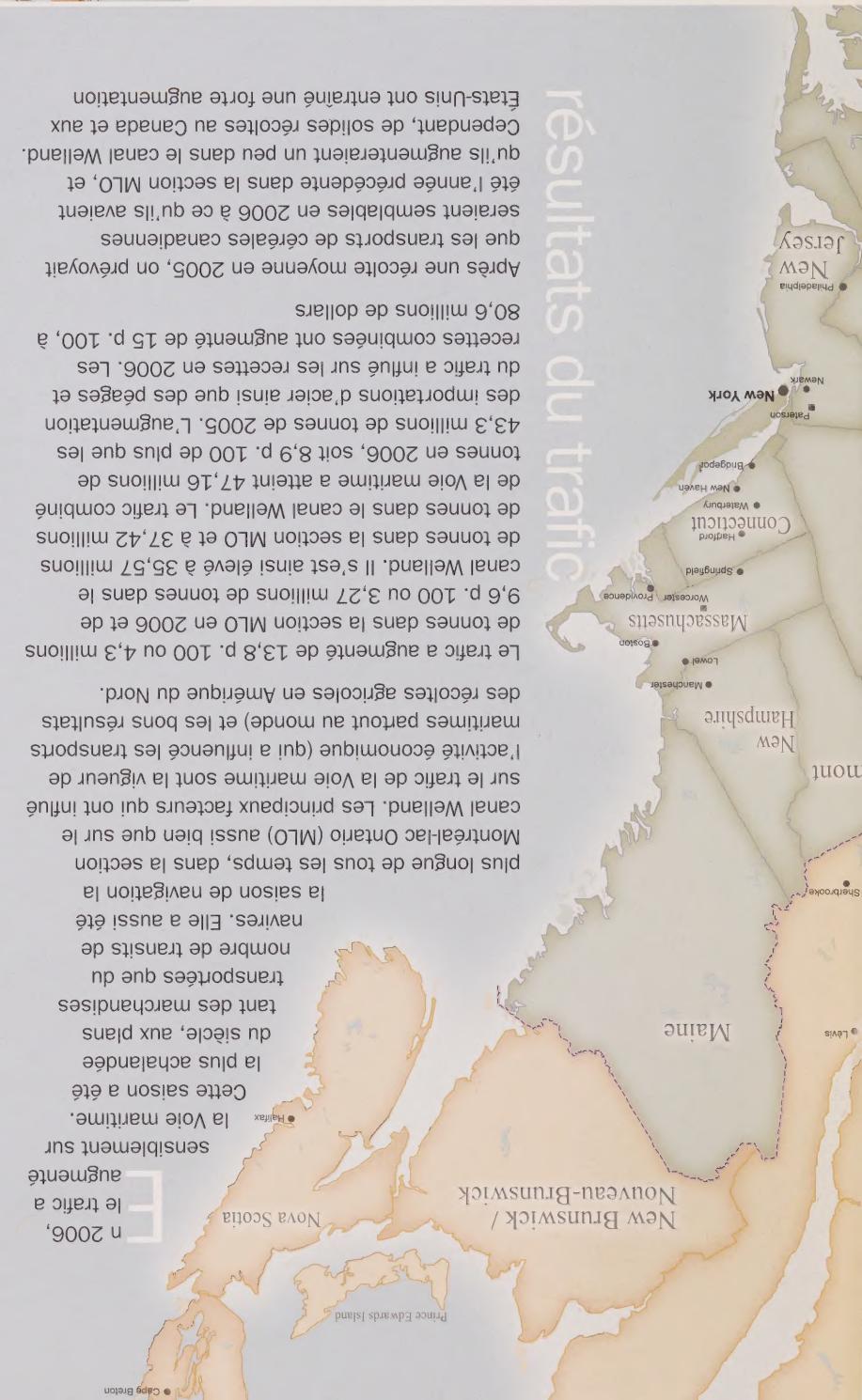


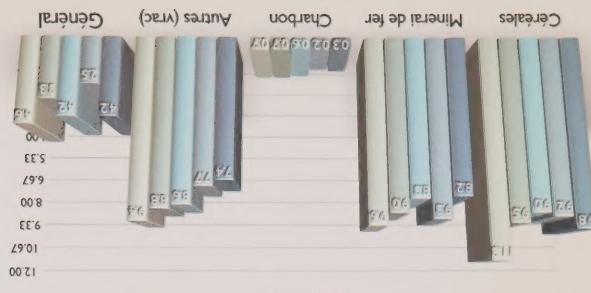
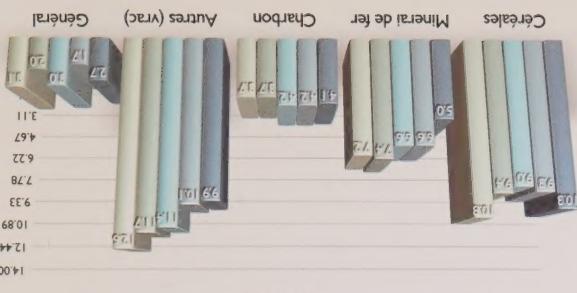
des expéditions : 26,3 p. 100 ou 1,49 million de tonnes de plus dans la section MLO et 20,4 p. 100 de tonnes de plus dans la section MLO et 20,4 p. 100 ou 1,08 million de tonnes de plus dans le canal

Le taux d'augmentation de 13,8 p. sur un 4,3 millions de tonnes dans la section MLO en 2006 et de 9,6 p. 100 ou 3,27 millions de tonnes dans le canal Welland. Il s'est ainsi élevé à 35,57 millions de tonnes dans la section MLO de 37,42 millions de tonnes dans le canal Welland. Le trafic combiné de tonnes dans le canal Welland, le trafic combiné de tonnes dans la section MLO a atteint 47,16 millions de la Voie maritime à cette époque. Les importations d'acier ainsi que des pélages et du trafic a influé sur les recettes en 2006. Les recettes combinées ont augmenté de 15 p. 100, à 80,6 millions de dollars.

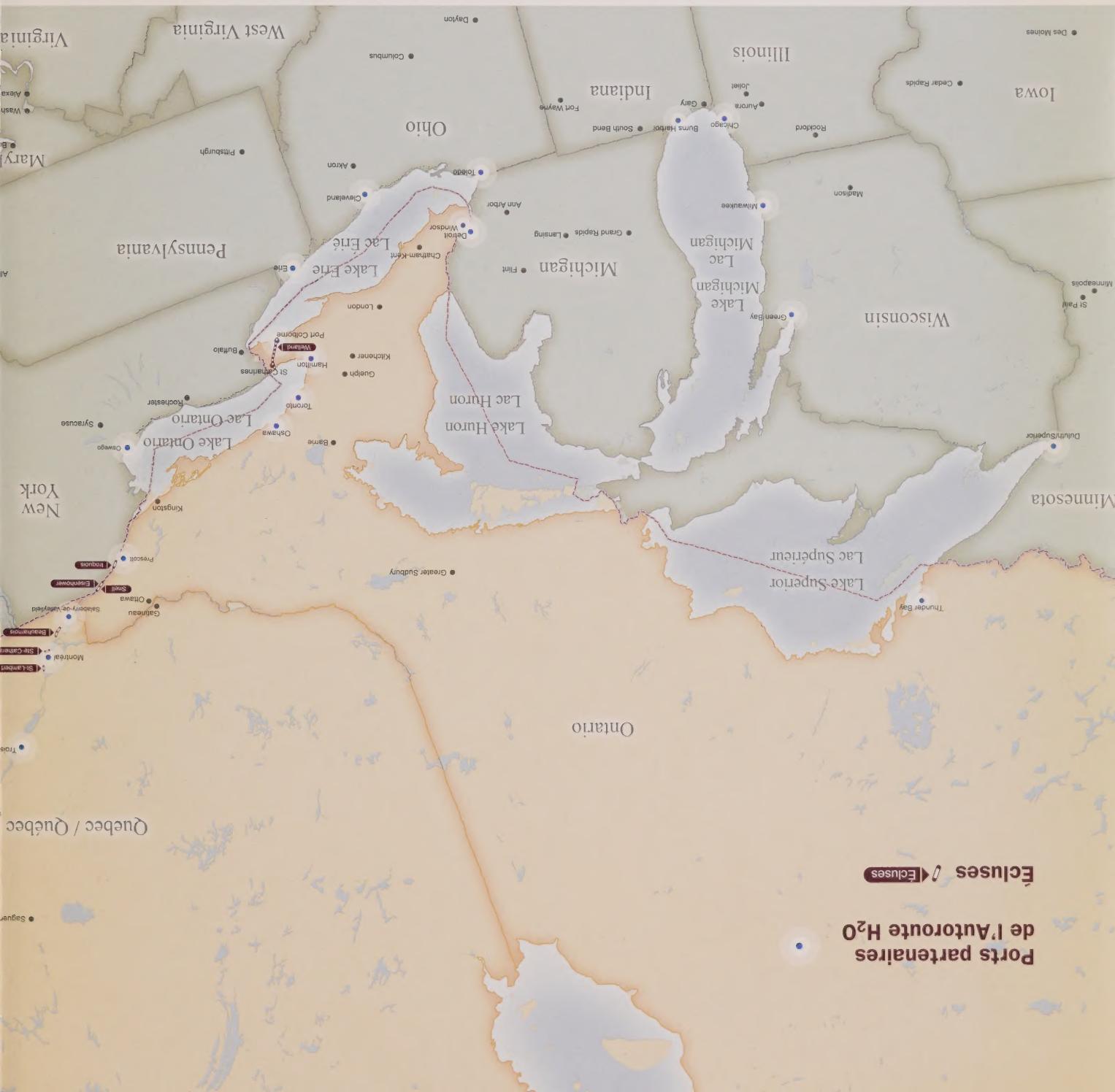
Après une recette moyenne en 2005, on prévoit que les transports de céréales canadiennes serviront semblables en 2006 à ce qu'ils avaient été l'année précédente dans la section MLO, et qu'ils augmenteraient un peu dans le canal Welland. Cependant, de solides recettes au Canada et aux Etats-Unis ont entraîné une forte augmentation des revenus dans la section MLO.

Le trafic a augmenté de sensiblement sur la Voie maritime. Cette saison a été la plus achalandée du siècle, aux plans tant des marchandises et du transport maritime que du rail. La saison de navigation a été aussi une saison de navires. Elle a aussi été le nombre de transits de la saison de navigation la plus longue de tous les temps, dans la section de la voie maritime qui a influé sur le trafic de la voie maritime. Les principaux facteurs qui ont influé sur le trafic de la Voie maritime sont la vigueur de l'activité économique (qui a influencé les transports maritimes partout au monde) et les bons résultats des récoltes agricoles en Amérique du Nord.





[Données sur le trafic en 2006]





[développement durable]